

## APPENDIX 6-1

### NOTICE OF INTENT

**Appendix 6-1, Notice of Intent**, contains the Notice of Intent that was published in the Federal Register on April 20, 2001 (Vol. 66, No. 77). This document notifies the public that the Federal Highway Administration, in cooperation with the Arizona Department of Transportation, is preparing an environmental impact statement to evaluate the potential impacts to mountain preserve land, residential and commercial development, Tribal lands, cultural resources, historic roads and canals, endangered species, jurisdictional waters of the U.S., air and noise quality, and hazardous waste in the proposed South Mountain corridor.

**Federal Register / Vol. 66, No. 77 / Friday, April 20, 2001 / Notices**

**20345**

facilities they used and the services they received. The information collected will be used to evaluate current maintenance, facility, and service practices and policies and to identify new opportunities for improvements.

**Jacklyn J. Stephenson,**  
*Senior Manager, Enterprise Operations Information Services.*

[FR Doc. 01-9817 Filed 4-19-01; 8:45 am]  
BILLING CODE 8120-08-P

a recommended alternative was selected and an accompanying Design Concept Report was completed in September 1988. Due to the elapsed time and changed conditions that have occurred since completion of these documents, new studies are required.

Letters describing the proposed action and soliciting comments will be sent to appropriate Federal, State and local agencies including the Environmental Protection Agency, U.S. Army Corps of Engineers, Bureau of Indian Affairs, Bureau of Land Management, U.S. Fish and Wildlife Service, Arizona State Land Department, Arizona Game & Fish Department, City of Phoenix, Town of Laveen, City of Avondale, and the Gila River Indian Tribe. Letters will also be sent to interested parties including, the Ahwatukee Foothills Village Planning Committee, Laveen Village Planning Committee and Estrella Village Planning Committee.

A series of public meetings will be held in the communities within the proposed study area. In addition, a public hearing will be held. Public notice will be given advising of the time and place of the meetings and hearing. A formal scoping meeting is planned between Federal, State, city and Tribal stakeholders.

To insure that the full range of issues related to this proposed action are addressed and all significant issues identified, comments, and suggestions are invited from all interested parties. Comments or questions concerning this proposed action and the EIS should be directed to the FHWA at the address provided above.

(Catalog of Federal Domestic Assistance Program Number 20.205, Highway Planning and Construction. The regulations implementing Executive Order 12372 regarding intergovernmental consultation on Federal programs and activities apply to this program.)

**Kenneth H. Davis,**  
*District Engineer, Phoenix.*  
[FR Doc. 01-9782 Filed 4-19-01; 8:45 am]  
BILLING CODE 4910-22-M

### DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

#### Federal Highway Administration

#### Environmental Impact Statement; Maricopa County, Arizona

**AGENCY:** Federal Highway Administration (FHWA), DOT.

**ACTION:** Notice of intent.

**SUMMARY:** The FHWA is issuing this notice to advise the public that an individual impact statement will be prepared for a proposed highway project within Maricopa County, Arizona.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**  
Kenneth H. Davis, District Engineer,  
Federal Highway Administration, 234  
North Central Avenue, Suite 330,  
Phoenix, AZ 85004, telephone (602)  
379-3646.

**SUPPLEMENTARY INFORMATION:** The FHWA, in cooperation with the Arizona Department of Transportation (ADOT), will prepare an environmental impact statement (EIS) to study the proposed South Mountain Corridor in Maricopa County, Arizona. The proposed project will involve construction of a new multilane freeway in the metropolitan Phoenix area extending approximately 25 miles from I-10 west of Phoenix to I-10 southeast of Phoenix to form a southwest loop. The proposed project will evaluate potential impacts to mountain preserve land, residential and commercial development, Tribal lands, cultural resources, historic roads and canals, Endangered Species, jurisdictional water of the U.S., air and noise quality, and hazardous waste.

Improvements to the corridor are considered necessary to provide for the existing and projected traffic demand. A full range of reasonable alternatives will be considered including (1) taking no action; (2) using alternate travel modes; (3) limited access parkway; (4) major urban arterial with transportation system management improvements; and (5) a freeway.

A Final State Environmental Assessment was completed for the South Mountain Corridor. At that time,

**ACTION:** Notice of intent to deny petitions for rulemaking; request for comments.

**SUMMARY:** The FMCSA announces its intent to deny petitions for rulemaking from the Manufactured Housing Institute (MHI) and Multinational Legal Services, PLLC (Multinational) concerning overloading of tires used for the transportation of manufactured homes. Currently, these tires may be loaded up to 18 percent over the load rating marked on the sidewall of the tires, or in the absence of such a marking, 18 percent above the load rating specified in publications of certain organizations specializing in tires. The termination date of the rule allowing 18-percent overloading of these tires was originally set for November 20, 2000, but was delayed until December 31, 2001, to provide the agency time to complete its review of the MHI's petition to allow 18 percent overloading on permanent basis. The agency has now completed its review of the MHI's data and believes that there should be no further delay in the termination date. The agency has also completed its analysis of Multinational's petition to rescind the final rule which delayed the termination date until December 31, 2001, and determined on a preliminary basis that the petition should be denied. Denial of both petitions would result in transporters of manufactured homes being prohibited from operating such units on overloaded tires on or after January 1, 2002.

**DATES:** We must receive your comments by May 21, 2001. We will consider comments received after the comment closing date to the extent practicable.

**ADDRESSES:** You can mail, fax, hand deliver or electronically submit written comments to the U.S. Department of Transportation, Docket Management Facility, Room PL-401, 400 Seventh Street, SW., Washington, DC 20590-0001, FAX (202) 493-2251, on-line at <http://dmses.dot.gov/submit>. You must include the docket number that appears in the heading of this document in your comment. You can examine and copy all comments at the above address from 9 a.m. to 5 p.m., e.t. Monday through Friday, except Federal holidays. If you want us to notify you that we received your comments, please include a self-addressed, stamped envelope or postcard.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:** Mr. Larry W. Minor, Office of Bus and Truck Standards and Operations, MC-PSV, (202) 366-4009, Federal Motor Carrier Safety Administration, 400 Seventh

## APPENDIX 6-2

### NEWSLETTERS AND ADVERTISEMENTS

**Appendix 6-2, Newsletters and Advertisements**, includes the project newsletters and public meeting advertisements. These documents were published and distributed to inform the public of the project, meeting times, and locations and to inform the public on ways to comment or otherwise participate in the process.

# ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION



## *South Mountain Corridor Study*

*Fall/Winter 2001-2002*

Issue 1



### Overview

A South Mountain Freeway was included in the Regional Freeway System plan that was approved by Maricopa County voters in 1985. A conceptual design and state-level Environmental Assessment were completed in 1988. As presented in the Environmental Assessment, the freeway would connect Interstate 10 south of Phoenix with Interstate 10 west of the city, following an east-west alignment along Pecos Road, through the western tip of South Mountain Park, then north to Interstate 10 between 55th and 63rd avenues.

The north-south leg of the freeway would pass near the community of Laveen and through agricultural lands within the city of Phoenix. After it passed South Mountain Park and turned to the east, the freeway would pass through the Ahwatukee/Foothills community, following an alignment along Pecos Road.

The Arizona Department of Transportation (ADOT) and the Federal Highway Administration are conducting a new engineering and environmental study known as an Environmental Impact Statement that will examine a full range of alternatives to the concept presented in the 1988 Environmental Assessment. The potential social, economic and environmental impacts of each reasonable alternative will be studied, along with ways to lessen those impacts.

### Study Process

The South Mountain Corridor Study and Environmental Impact Statement (EIS) will take approximately three years to complete. The process, which began in July 2001, will include an examination of the transportation needs in the corridor and an evaluation of all reasonable ways to meet them.

The first thing to be decided is whether there is a need for a major transportation improvement in the corridor. If so, the need must be carefully weighed against an analysis of potential transportation problems that might occur if nothing is done. If a need is found to exist, the study will move on to an evaluation of a broad range of alternatives.

A key component of the study process is an extensive public involvement program, which will provide ample opportunity for

*Por favor vea este documento en español en las páginas 5-7.*

*Please see pages 5-7 for this document in Spanish.*

citizens to express their opinions and concerns. Every effort will be made to involve local residents, community leaders, governmental agencies and elected officials in the decision-making process.

The goal of the process is to achieve a broad consensus on a recommendation that will meet the region's existing and future transportation needs.

### Chronology

*A brief history of the South Mountain Corridor, from its inception to the present.*

- **1983** The Maricopa Association of Government (MAG) prepares planning studies for the Phoenix metropolitan area that identify corridors for an integrated freeway network. The South Mountain Freeway corridor is defined as a roughly two-mile wide corridor from I-10 near 51st Avenue, around South Mountain, to I-10 near Chandler Boulevard.
- **1985** Maricopa County voters approve a half-cent sales tax to fund construction of the MAG Regional Freeway System, including a 22-mile freeway connecting I-10 in Chandler with I-10 in west Phoenix.
- **1988** A state-level Location/Design Concept Report and an Environmental Assessment are completed for the South Mountain Freeway, designating an alignment along Pecos Road and the Gila River Indian Community border and north to I-10 between 55th and 63rd avenues. This refined corridor is adopted by the State Transportation Board.
- **1994** Due to a funding shortfall, ADOT identifies 76 miles of planned freeways as "unfunded segments" and later drops some of those segments from the system. The South Mountain Corridor is designated for potential development as a toll road.
- **1996** A consortium of private companies proposes to build the South Mountain Freeway as a toll road. The consortium would

## For South Mountain Corridor Study information updates, or to send your comments...

**Project Information:** 602-712-7006

**Website:** [www.dot.state.az.us](http://www.dot.state.az.us)

**Email:** [SouthMountain@dot.state.az.us](mailto:SouthMountain@dot.state.az.us)

**South Mountain Corridor Team**  
**HDR Engineering, Inc.**  
**2141 E. Highland Ave., Ste. 250**  
**Phoenix, AZ 85016**

later withdraw its proposal, saying the project was not financially feasible. The South Mountain Corridor remains a part of the MAG regional Freeway System, but is designated as "unfunded."

- **1999** ADOT announces plans to accelerate completion of the entire Regional Freeway System by seven years to 2007. The acceleration plan includes an unspecified portion of the South Mountain Corridor, which remains largely unfunded.
- **2000** In anticipation of initial construction of the South Mountain Freeway, the city of Phoenix conducts a local study of Ahwatukee/ Foothills area transportation needs that includes an assessment of freeway options.
- **2001** ADOT begins preparation of a new Location/Design Concept Report and Environmental Impact Statement to examine a broad range of alternatives to the 1988 South Mountain Freeway concept.

## Issues

The purpose and need evaluation will consider three fundamental questions posed by the U.S. Environmental Protection Agency:

1. Why? What is the basic problem or deficiency with the existing situation and why is this a problem?
2. Why here? Why is this problem or deficiency occurring here and why is it important?
3. Why now? Why does the problem need to be addressed now? What could happen if the problem were not addressed now?

If a need is found to exist for a major transportation improvement in this corridor, the study then will move forward to consider all reasonable solutions, including the original freeway concept from the 1988 Environmental Assessment.

## Questions and Answers

The South Mountain Corridor Team has attempted to anticipate and answer as many questions as possible regarding this study and the future of the corridor. Some questions cannot be fully answered until later in the study process. This document will be updated as new questions are asked and new information becomes available.

### *Has an alignment along Pecos Road already been decided?*

No. Although an alignment along Pecos Road was identified as a result of the 1988 Environmental Assessment, this study will start from the beginning and will consider all reasonable alternatives.

### *Why is ADOT conducting a second environmental study?*

Much has changed in this area since the 1988 Environmental Assessment was completed. The new study is being conducted in light of new development in the area as well as changes in design standards and environment regulations and to qualify for federal funds.

### *If the Pecos Road alignment is not a foregone conclusion, then why has ADOT purchased right-of-way along that alignment?*

ADOT began purchasing right-of-way in the corridor at a time when a specific alignment along Pecos Road had been identified and adopted. ADOT began acquiring right-of-way to preserve the viability of the corridor and to minimize future relocation of homes and businesses. Should another alternative be adopted as a

acquired but is no longer needed.

### *Will the fact that ADOT already owns right-of-way in this corridor influence the final decision?*

FHWA regulations do not allow the ownership of right-of-way to be a factor in the decision regarding the adoption of an alternative.

### *Will an alignment on the Gila River Indian Community be considered?*

Yes. The Gila River Indian Community is an active participant in this process. As long as the Community is receptive to alignments that might cross Indian lands, those alignments will be considered. However, if it were clearly indicated that the Community does not want and will not accept an alignment across its lands, consideration of such an alternative would no longer be considered viable or productive.

### *What factors will be considered in choosing an alternative?*

Many factors will be studied, including whether there is a need for a major transportation improvement in this area and the degree to which the original freeway concept or any alternatives would address that need. Other factors that will be considered include social, economic and environmental impacts, environmental regulations, relocating of existing homes and businesses, traffic projections, safety, constructability, cost and public concerns and preferences.

### *What about truck traffic that might be generated by a new highway?*

One of the factors that will be considered in this study is the amount of truck traffic that would be generated and its potential impact on the surrounding community.

### *Will the public have a voice in choosing an alternative?*

Yes. An extensive effort has been developed to keep the public informed of the progress of the study and to elicit public comment. Problems, concerns and preferences expressed by citizens will be factors in the ultimate decision whether to build or not to build a new facility, what should be built and where it should be located.

### *Will anything other than a freeway be considered?*

Yes, other alternatives will be considered. Among other things, the study will consider improving existing facilities, improving or expanding other travel modes and strategies to reduce travel demand. This study will examine not only the potential impacts of improvements, but also the consequences of building nothing.

### *Is it possible that nothing will be built?*

Yes. That is one of the options that will be studied.

### *Would air, noise and visual quality be impacted by construction of a new road or freeway?*

A major purpose of this study is to determine the potential impacts on air, noise and visual quality and to look for ways to lessen those impacts.

### *How might South Mountain Park be affected?*

Any impact on South Mountain Park would be subject to restrictions in federal law, which essentially says that no parkland can be used unless it can be shown that there are no feasible or prudent alternatives.

### *When is something likely to be built?*

It is conceivable that construction could begin as early as a year after conclusion of the study. The actual timing of construction is dependent on the availability of funding and the priority assignment to the corridor by local, regional and state officials once the Environmental Impact Statement has been completed.

### *Why was the toll road proposal dropped?*

The toll road proposal was dropped for several reasons, including public opposition to the toll road concept and questions concerning the financial feasibility of the proposal.

### *Where would the corridor join I-10 to the west of Phoenix?*

The corridor would likely join I-10 somewhere between 43rd Avenue and 107th Avenue. A major purpose of this study is to look at other potential locations.

### *Is it likely that construction of a new road or freeway would require the acquisition of existing homes or businesses?*

It is highly unlikely that a major transportation improvement could be completed in this area without acquiring some existing homes and/or businesses. One purpose of this study is to determine the extent of new right-of-way that would be needed for each possible alternative.

### *Isn't the real purpose of a South Mountain Freeway simply to act as a bypass to divert trucks from downtown Phoenix?*

The Phoenix Regional Freeway System was conceived to improve mobility in the region by increasing capacity and providing alternatives to allow traffic, including truck traffic, to bypass already congested routes.

### *How is an Environmental Impact Statement different from the Environmental Assessment that was conducted in 1988?*

The 1988 Environmental Assessment was prepared in order to satisfy state requirements only. In order to make any resulting project eligible for federal funding, the new study will satisfy federal requirements and will have to comply with the National Environmental Policy Act. Under this act, an Environmental Impact Statement is required for this project due to the potential of substantial impacts on the environment and surrounding communities. This Environmental Impact Statement is different from the 1988 Environmental Assessment in that it will address in detail all feasible alternatives to satisfy the transportation needs in the corridor.

**South Mountain Corridor Map/Mapa de Asuntos del Corredor South Mountain**

Legend:

- Residential/Residencial
- Commercial-Industrial/Comercial-Industrial
- - - = 1988 Adopted Alignment/Alineamiento Adoptado en 1988

Scale of Miles/Escala en Millas

Study Corridor/Estudio del Corredor

**What Do You Think?/¿Qué Piensa Usted?**

- Do you believe that there is a purpose and need for some kind of connection between I-10 west of Phoenix to the segment of I-10 east and south of Phoenix? Please explain./¿Cree usted que hay un propósito y una necesidad para algún tipo de conexión entre el autopista I-10 al oeste de Phoenix y el segmento de la misma autopista I-10 al este y sur de Phoenix? Por favor explique.
- Are there other options that you believe should be explored? Please explain./¿Hay otras opciones que usted cree que deberían ser exploradas? Por favor explique.
- Additional comments/Comentarios adicionales:

Please return the completed form to/  
Por favor regrese la forma completa a:

Optional/Opcional

Name/Nombre: \_\_\_\_\_

Address/Domicilio: \_\_\_\_\_

City/Ciudad: \_\_\_\_\_ State/Estado: \_\_\_\_\_ ZIP/Código Postal: \_\_\_\_\_

South Mountain Corridor Team  
HDR Engineering, Inc.  
2141 E. Highland Ave., Ste. 250  
Phoenix, Arizona 85016

# ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION



## Estudio del Corredor de South Mountain

Otoño/Invierno de 2002-2003

Edición 2



Please see pages 1-6 for this document in English.

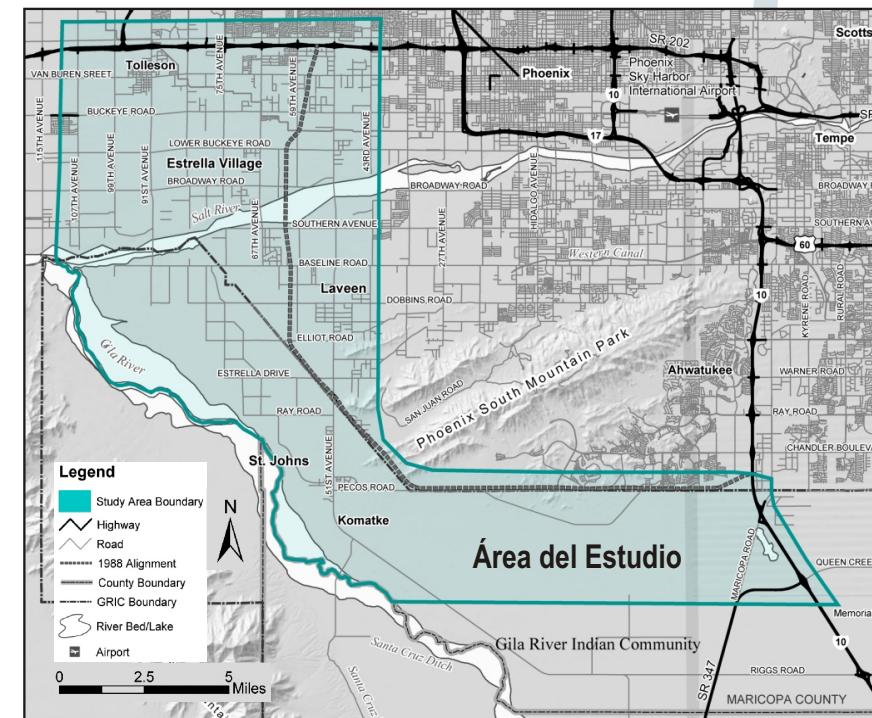
Por favor vea este documento en inglés en las páginas 1-6.

### Panorama

Desde julio de 2001, un amplio corredor al suroeste de la montaña South Mountain se ha encontrado bajo estudio para determinar si una autopista previamente planeada debería construirse, y dónde debería ubicarse. El área de estudio incluye una región oeste, desde 43rd Avenue hasta 107th Avenue y de la autopista I-10 al río Gila River, y una región sur, desde la autopista I-10 hasta el río Gila River y de Pecos Road a Ocotillo Road.

### ¿Por Qué Estudiar Esta Área?

En 1985, los electores del Condado Maricopa aprobaron el plan de un Sistema Regional de Autopistas, el cual incluyó a la Autopista South Mountain. El diseño conceptual y la Evaluación Medioambiental (EA) a nivel estatal para dicha autopista fueron completados en 1988. Como fue concebida, la Autopista South Mountain conectaría con la autopista I-10 al sur de Phoenix en Pecos Road, seguiría a Pecos Road, pasaría por la punta oeste del parque South Mountain Park, y daría vuelta hacia el norte para conectarse con la autopista I-10 entre 55th Avenue y 63rd Avenue. Sin embargo, debido en parte a un déficit en el financiamiento, el Departamento de Transporte de Arizona (ADOT) eliminó de su itinerario original aproximadamente 76 millas del Sistema Regional de Autopistas, incluyendo su segmento en South Mountain.



## Declaración del Impacto al Medio Ambiente

Una Declaración del Impacto al Medio Ambiente (EIS) sigue un proceso paso a paso, y se requiere para todos los proyectos importantes federales (o aquellos usando dinero federal) que pudiesen tener un efecto substancial en el medio ambiente. La declaración EIS incluirá información sobre cómo pueden afectar las alternativas del proyecto tanto al medio ambiente natural (calidad del aire, vida silvestre y su hábitat, y recursos de agua), como al ambiente social/de la construcción (gente, tierras de labranza, arqueología, ruido, parques y recreación, comunidades y estética).

El estudio para la declaración EIS de South Mountain comenzó en julio de 2001 con un análisis de las necesidades de transporte en el corredor y de todas las formas razonables para satisfacerlas. El primer paso, fue determinar si en el futuro existiría la necesidad de instalaciones grandes de transporte en el corredor. Basándose en estudios de tráfico, proyecciones de población, y comentarios del público recibidos desde julio de 2001, se ha determinado que existe un propósito y una necesidad para que el estudio EIS continúe.

## Propósito y Necesidad

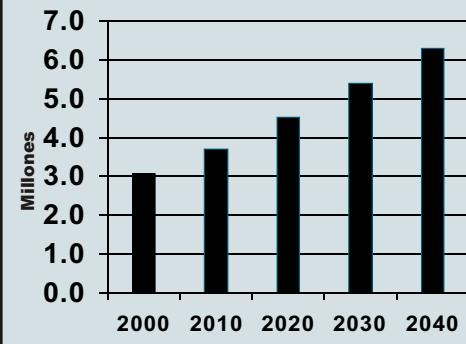
El Equipo del Proyecto se propuso contestar tres preguntas clave:

1. ¿Por qué? ¿Existe un problema básico o una deficiencia en la red regional de transporte?
2. ¿Por qué aquí? ¿Ayudaría a corregir el problema o la deficiencia la construcción de una autopista u otro importante mejoramiento al transporte en el Corredor South Mountain?
3. ¿Por qué ahora? ¿Por qué se necesita resolver el problema ahora? ¿Qué pasaría si el problema no fuese resuelto ahora?

Un análisis de tendencias de la población, planes del uso de terrenos y demandas de viajes muestra claramente que existe un considerable problema de tráfico en el Valle, y que es muy probable que empeorará en el futuro si ahora no se planea cómo enfrentarse al crecimiento.

De acuerdo a la Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG), la principal agencia de planeación de la región, la población del Área Metropolitana de Phoenix creció en un 45 por ciento en la década de

### Población Proyectada para el Área Metropolitana de Phoenix



1990, a 3.1 millones de residentes. Se espera que ese crecimiento continúe en las próximas décadas. Las proyecciones de MAG muestran que la población aumentará más del 50 por ciento, a 4.8 millones para 2025 y que se duplicará a 6.2 millones para 2040. Mucho del crecimiento durante la década de 1990 ocurrió en el sureste y suroeste del Valle, donde también se espera que mucho del crecimiento proyectado ocurrirá.

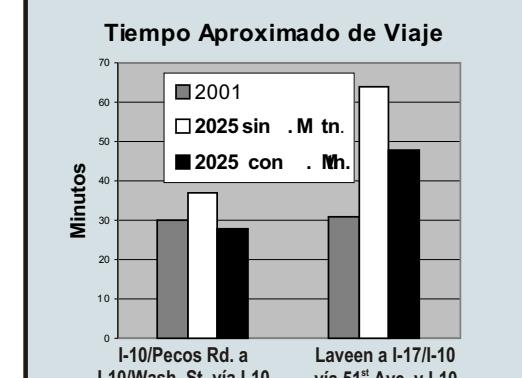
De acuerdo a las proyecciones de MAG, se espera que la demanda de viajes y las millas vehiculares manejadas en el Valle aumentarán aún más que la población. Mientras que se espera un crecimiento en la población de un poco más del 50 por ciento para 2025, MAG predice un crecimiento del 58 por ciento en el tráfico a través del mismo período de

### Se espera que la demanda de viajes y millas vehiculares manejadas en el Valle aumentarán aún más que la población.

tiempo. Aún con los mejoramientos anticipados con el tranvía ligero, el servicio de camiones, los programas de reducción de viajes y la ampliación planeada de los caminos existentes, se espera que el tráfico vehicular excederá la capacidad de las calles y carreteras del suroeste del Valle hasta en un 22 por ciento para 2025.

¿Cómo afectaría al problema, la construcción de una autopista u otros importantes mejoramientos de transporte en el Corredor South Mountain? Mientras que la construcción de una sola nueva autopista no resolverá todo el problema de congestionamiento de tráfico en el Valle, una conexión entre el sur de la autopista I-10 y el oeste

Otoño/Invierno de 2002-2003



\* Las proyecciones del volumen de tráfico no son oficiales hasta que se apruebe la actualización del modelo de la Asociación de Gobiernos de Maricopa.

de la misma por South Mountain tendría un impacto positivo. MAG calcula que 155,000 vehículos usarían las instalaciones cada día para 2025, reduciendo la demanda en otros caminos del Valle.

El Equipo del Proyecto también está considerando los horarios de viajes entre el hogar y el trabajo, y cuánto tiempo toma manejar de una ubicación a otra. Por ejemplo, se calcula que el tiempo de viaje en la actualidad a la hora pico matutina de la autopista I-10 y Pecos Road a la autopista I-10 y Washington Street usando la autopista I-10, es de 30 minutos. En 2025, si nada se construye en el Corredor South Mountain, se espera que dicho tiempo de viaje aumente en un 23 por ciento a 37 minutos. Con instalaciones en South Mountain, se espera que dicho tiempo de viaje se reduzca a 28 minutos.

Más aún, el tiempo de viaje actual a la hora pico matutina de Laveen al enlace de las autopistas I-17/I-10, usando 51<sup>st</sup> Avenue y la autopista I-10, es de aproximadamente 31 minutos. En 2025, si nada se construye en el Corredor South Mountain, se espera que dicho tiempo de viaje aumente a más del doble, con un tiempo calculado de viaje de 64 minutos. Con instalaciones en South Mountain, se predice que dicho tiempo de viaje será reducido a 48 minutos.

### Existe un considerable problema de tráfico en el Valle ... Es muy probable que empeorará en el futuro si ahora no se planea cómo enfrentarse al crecimiento.

Además de analizar información de la población y del tráfico para la región, el Equipo del Proyecto se ha reunido con cientos de residentes en el área de estudio de South Mountain, así como con comités de

planeación de la ciudad, organizaciones de propietarios de casas, líderes comunitarios y oficiales de gobierno. La mayoría de las personas sintieron que existe un creciente problema de tráfico en el Valle, y que la construcción de una conexión entre la parte sur y la parte oeste de la autopista I-10 alrededor de South Mountain ayudaría.

Si se construye una autopista nueva en el Corredor South Mountain, es extremadamente importante planearla ahora. En el mejor de los casos, la construcción de algún tramo posiblemente podría comenzar en cinco años, pero considerando la planeación, el diseño, la adquisición de derechos de paso y la construcción de la conexión a la autopista I-10 se tomaría 20 años.

## ¿Qué Sucederá Después?

El siguiente paso será evaluar cuidadosamente la gama completa de rutas alternas, incluyendo la ruta de 1988, y las consecuencias de no construir cosa alguna. La Declaración del Impacto al Medio Ambiente (EIS) examinará los impactos sociales, económicos y medioambientales potenciales de estas alternativas, así como formas de minimizar dichos impactos.

Las rutas identificadas por grupos locales comunitarios, organizaciones y residentes interesados, se encuentran bajo consideración del Equipo del Proyecto. Más de 30 rutas alternas han sido sugeridas a través del área del estudio.

El Equipo del Proyecto ha consolidado las rutas sugeridas en la porción oeste del área del estudio en cinco amplios corredores. Dichos corredores están siendo estudiados para determinar si cualquiera contiene obstáculos infranqueables.

Actualmente, el Equipo del Proyecto está trabajando con la Comunidad India Gila River para identificar posibles corredores en terrenos tribales a ser estudiados. Una vez que dichas pláticas sean completadas, el Equipo del Proyecto programará otra serie de reuniones públicas para considerar las alternativas propuestas.

Debido a la complejidad de este proyecto, es difícil predecir un período preciso de tiempo, pero para el primer trimestre de 2003, el Equipo del Proyecto espera tener alternativas que recomendará para un estudio más detallado. Continúe visitando el sitio en la red para obtener la información más actualizada del proyecto, o llame a la línea telefónica de información.

Otoño/Invierno de 2002-2003

Estudio del Corredor de South Mountain

Alrededor del primer trimestre de 2003, el Equipo del Proyecto espera tener varias alternativas para recomendar un estudio más detallado.

## Alcance

Con más de 50,000 hogares en el Corredor South Mountain, es crucial que los residentes reciban información y tengan toda oportunidad para que se respondan sus preguntas y se escuchen sus inquietudes.



**Escuela Desert Vista High School,  
reunión pública/casa abierta**

Antes de que comience el proyecto, el Equipo del Proyecto investigó los archivos de periódicos para entender mejor los asuntos y las opiniones previamente expresadas con respecto a este proyecto. Se lleva a cabo una amplia gama de actividades para llegar al público en varias formas.

### Inicio Oficial Público/Agencia

En el otoño de 2001, gente de 95 agencias locales, regionales, estatales y federales, oficiales de la ciudad, y muchas otras personas, asistieron a una reunión de dos días para recopilar información. Además, se contactaron a 40 líderes de opinión del área, para ayudar a identificar a grupos de interés, asuntos, inquietudes, problemas, deseos, y necesidades en el corredor.

### Reuniones Públicas

Se llevaron a cabo dos reuniones públicas en noviembre de 2001 en Ahwatukee y Phoenix. Miembros del Equipo del Proyecto dieron un panorama del mismo, moderaron una sesión de preguntas y respuestas, y hablaron con gente cara a cara sobre asuntos e inquietudes.

### Boletín Informativo del Proyecto

Un boletín informativo en inglés y español fue entregado casa por casa a 28,500 residencias y negocios en el área del estudio, además de ser insertado en los periódicos Ahwatukee Foothills News y Gila River Indian Newspaper. Los boletines informativos también fueron distribuidos en los centros de servicio de distrito, oficinas de correo, y en reuniones y festivales comunitarios de la Comunidad India Gila River (GRIC).

### Sitio en la Red, Correo Electrónico, y Línea Telefónica de Información

Un sitio en la red (accesado en [www.dot.state.az.us](http://www.dot.state.az.us)) provee actualizaciones y un domicilio de correo electrónico para hacer preguntas. El número de una línea telefónica de información (602-712-7006) es publicado en el boletín informativo, en las tarjetas de presentación del proyecto, otros materiales, y el sitio en la red.

### Encuesta de los Residentes

Tanto la encuesta del boletín informativo como la del sitio en la red, preguntó a las personas sobre la necesidad del proyecto, alternativas a considerar, y comentarios sobre el estudio.

### Reuniones Comunitarias Locales y Eventos Públicos

El Equipo del Proyecto ha hecho presentaciones a muchos grupos de vecindarios, comités de planeación, clubes sociales y cámaras de comercio. Se erigieron puestos de información en ferias y celebraciones comunitarias.

### Comunidad India Gila River (GRIC)

Los miembros de la comunidad GRIC han sido incluidos en el proceso del estudio desde su inicio. Además de las reuniones mensuales regulares de coordinación con el personal de la comunidad GRIC, se han realizado presentaciones en reuniones comunitarias en los siete distritos de la comunidad GRIC, así como en varios comités de asesoría comunitaria y asociaciones.

## Equipo de Asesoría de Residentes de South Mtn.

Una forma de entender a fondo las inquietudes y los deseos de los residentes, es por medio de las personas dispuestas a dedicarse a largo plazo a participar en el proyecto. A principios de 2002, se formó un Equipo de Asesoría de Residentes de South Mountain (SMCAT) para satisfacer dicha necesidad.

Los miembros de SMCAT ayudan a proveer comunicación continua entre los residentes y el Equipo del Proyecto, y actúan como caja de resonancia de ideas para el Equipo. Ellos revisan información medioambiental y técnica, criterios de diseño, alternativas, y otros asuntos del proyecto.

El propósito de SMCAT es el de:

- Proveer asesoría y opiniones al Equipo del Proyecto;

- Actuar como un conducto de información entre ADOT/FHWA y las organizaciones comunitarias;
- Proveer asesoría en reuniones públicas y de agencias, y cómo presentar efectivamente información a ser distribuida al público;
- Ayuda al Equipo del Proyecto a entender inquietudes y asuntos comunitarios.

## Hechos y Preguntas y Respuestas Frecuentes

Gente a través del área del estudio ha posado numerosas preguntas. Algunas no pueden ser contestadas completamente sino hasta que se tenga más información. Una lista completa está disponible en el sitio de South Mountain en la red, en [www.dot.state.az.us](http://www.dot.state.az.us).

### ¿Ya se ha decidido el corredor a lo largo de Pecos Road?

**No.** La ruta de Pecos Road fue identificada como resultado de la Evaluación Medioambiental a nivel estatal de 1988. Esta ruta es una de las alternativas que serán estudiadas, así como otras alternativas, y las consecuencias de no construir cosa alguna.

### ¿Se puede cambiar el corredor de Pecos Road?

**Sí.** El corredor de Pecos Road fue identificado como la alternativa más apropiada en 1988. Sin embargo, la Declaración del Impacto al Medio Ambiente considerará una gama de alternativas razonables de la actualidad.

### ¿Se considerará un corredor en la Comunidad India Gila River?

Si la Comunidad es receptiva a una ruta que pueda cruzar sus terrenos, se considerarán alternativas. Los miembros de la Comunidad India Gila River asisten a las reuniones del proyecto. Sin embargo, como un país soberano, si la Comunidad no desea que un corredor cruce sus terrenos, dicha alternativa ya no sería viable.

### ¿Qué factores serán considerados al seleccionar una alternativa?

Un factor principal es, qué tan bien pueda mejorar una alternativa la movilidad y ayudar a resolver futuros problemas de tráfico en el área de Phoenix, mientras que

## Qué Dice la Gente

Muchas personas tienen sentimientos muy fuertes con respecto a la posibilidad de tener una autopista en el área. Por medio de entrevistas, reuniones públicas, llamadas telefónicas y notas de correo electrónico, la gente ha provisto una variedad de opiniones.

- Muchos residentes del área sur de Ahwatukee han expresado su oposición a cualquier alineación de la autopista que pudiese incluir a Pecos Road. En general, las personas que viven más cerca a Pecos Road son los que más se oponen.
- La gente a través del área tiene inquietudes con respecto a problemas potenciales de tráfico de camiones, ruido, y calidad del aire, que puedan resultar de una autopista nueva.
- Muchas personas desean asegurar que el parque South Mountain sea protegido.
- Han salido a la luz preguntas concernientes con el sitio exacto en el cual una autopista pueda conectarse con el lado oeste de la autopista I-10.
- A la gente viviendo en Laveen y Tolleson les preocupa cómo podría una autopista dividir potencialmente en forma física a sus comunidades.

Inquietudes específicas que han sido expresadas por personas en la Comunidad India Gila River (GRIC) sobre la posibilidad de una alineación en terrenos tribales.

- Los miembros de la Tribu desean asegurarse de que los propietarios privados de terrenos en GRIC sean compensados en forma justa.
- Los miembros de la Comunidad se preocupan por proteger sus sitios sagrados, históricos y culturales.
- A los residentes del Distrito 6 les preocupa particularmente el área de St. Johns y el tráfico actual de camiones en 51st Avenue.

### Organizaciones Representadas por los Miembros del Equipo de Asesoría de Residentes de South Mountain

Asociación Ahwatukee Foothills Homeowners Association	Comité de Planeación de la Aldea Laveen Village
Asociación Ahwatukee Lakewood Homeowners Association	Comité de Planeación de la Aldea South Mountain Village
Asociación Arizona Motor Transport Assoc.	Compañía Accomazzo Company
Asociación Pecos Road/I-10 Landowners Association	Comunidad India Gila River, District 4
Asociación United Arizona Dairymen	Comunidad India Gila River, District 6
Asociación Valley Forward Association	Comunidad India Gila River, District 7
Cámara de Comercio Ahwatukee Foothills	Comunidad India Gila River, Grupo de Inquietudes de Personas Mayores
Cámara de Comercio South Mountain/ Laveen	Concilio de Preservación de las Montañas de Phoenix
Cámara de Comercio Southwest Valley	Escuela Kyrene de los Lagos Elementary
Comité de Planeación de la Aldea Ahwatukee Foothills Village	Grupo Laveen Citizens for Responsible Development
Comité de Planeación de la Aldea Estrella Village	Oficina Agrícola del Condado Maricopa
	Organización Sierra Club



South Mountain Corridor Team  
HDR Engineering, Inc.  
2141 E. Highland Ave., Ste. 250  
Phoenix, AZ 85016

minimiza los impactos al medio ambiente. Algunos factores que serán considerados incluyen los impactos sociales, económicos y medioambientales, las regulaciones medioambientales, la reubicación de hogares y negocios existentes, qué tan práctico pueda ser construirla, el costo, e inquietudes y preferencias del público.

**¿El público tendrá una voz al seleccionar una alternativa?**  
Sí. Un amplio esfuerzo está en camino para continuar manteniendo al público informado sobre el progreso del estudio, y para obtener el comentario público. Las inquietudes, las preferencias y los problemas expresados por los residentes serán considerados en la decisión final de construir o no una instalación nueva, qué debería construirse y dónde debería ubicarse.

**¿La calidad del aire, el ruido y la calidad visual será impactada por la construcción de una autopista o un camino nuevo?**

Un propósito principal de este estudio es el de determinar los impactos potenciales a la calidad del aire, del ruido y visual, y buscar formas para minimizar dichos impactos.

**¿Se construirá algo a través del parque South Mountain Park?**

Restricciones federales prohíben la intrusión de un proyecto

federal como éste en un parque como South Mountain, a menos que se pueda comprobar que no existe una alternativa factible y prudente para evitar dicha intrusión.

#### ***¿Dónde se uniría una nueva autopista a la autopista I-10 en el oeste de Phoenix?***

No se sabe. El corredor posiblemente se uniría a la autopista I-10 en algún lugar entre 43rd Avenue y 107th Avenue. Uno de los principales propósitos de este estudio es el de buscar ubicaciones potenciales.

#### ***¿Por qué construir esto si Ahwatukee no lo necesita?***

A pesar de que el impacto de un mejoramiento de transporte en el área de Ahwatukee es un componente de este estudio, es sólo un factor considerando las necesidades de transporte de toda el área metropolitana de Phoenix. El uso de terrenos y los patrones de viajes en el futuro serán mucho muy distintos a los que existen en la actualidad, y estas instalaciones serían construidas para ayudar a servir dichas necesidades futuras.

*Sus opiniones son importantes para este proceso. Por favor contáctenos con sus asuntos, inquietudes o preguntas. Encuentre en nuestro sitio en la red actualizaciones regulares e información, o llame en cualquier momento a nuestra línea telefónica de información.*

# ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION



## South Mountain Corridor Study

Fall/Winter 2003

Issue 3



### History

In 1985, Maricopa County voters approved funding for a Regional Freeway System, which included a South Mountain Freeway connecting Interstate 10 south of Phoenix with Interstate 10 west of the city. The State Transportation Board approved an alignment for the South Mountain Freeway in 1988, running east and west along Pecos Road and then turning north between 55<sup>th</sup> and 63<sup>rd</sup> Avenues.

In 2001 the Arizona Department of Transportation (ADOT) and Federal Highway Administration (FHWA) began an updated study identified as an Environmental Impact Statement (EIS) to determine if such a freeway is still needed, where it should be located, and

### South Mountain Corridor Study

For additional information,  
see the ADOT website at [www.dot.state.az.us](http://www.dot.state.az.us)  
then select the South Mountain link for details,  
past newsletters, frequently asked questions and answers, and updates.

Please email your comments to us at [SouthMountain@dot.state.az.us](mailto:SouthMountain@dot.state.az.us) or  
call our project information telephone number at 602-712-7006.

Website – [www.dot.state.az.us](http://www.dot.state.az.us)

E-mail – [SouthMountain@dot.state.az.us](mailto:SouthMountain@dot.state.az.us)

Project Information – 602-712-7006

South Mountain Corridor Team  
HDR, Inc.  
3200 E. Camelback Rd., Ste. 350  
Phoenix, AZ 85018-2311

Por favor vea este documento en español en las páginas 6-12.

Please see pages 6-12 for this document in Spanish.

Please see survey on page 5.

what the environmental, social and economic effects of such a facility might be.

### Need Exists for South Mountain Freeway

An extensive analysis of population trends, land use plans and travel demand shows clearly that there is a traffic problem in this southwest area of the Valley. This problem will get considerably worse if transportation plans are not made now to address increases in population and vehicles.

At this point in the study process, it has been determined that while planned transit and roadway improvements must be part of the solution to the Valley's future transportation needs, a "purpose and need" exists to include a new freeway in the South Mountain Corridor. However, throughout the process, the no-build option remains an alternative.

The process of identifying alternative routes for the South Mountain Freeway has included local governments, businesses, the Maricopa Association of Governments (MAG), the Gila River Indian Community (GRIC) and the general public. The process began with a public "scoping" phase, during which a number of alternatives, enhanced transit options, and several conceptual alignments were proposed.

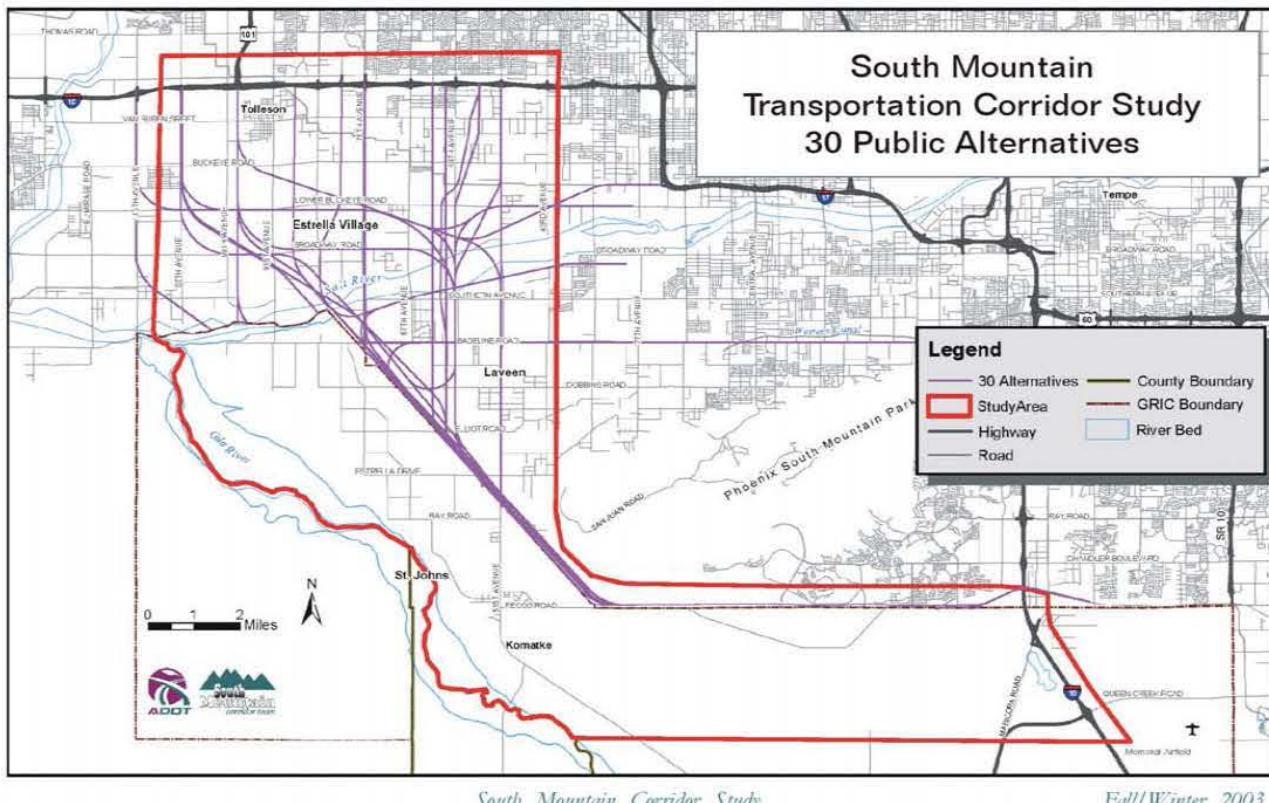
## The Alternatives

Over the past several months, numerous potential alternatives have been suggested. Workshops were held with citizens; civic organizations; the Ahwatukee, Estrella, Laveen and South Mountain village planning committees; Maricopa County Farm Bureau; and, the Southwest Mayors and Managers group. Participants were invited to draw alignments on study area maps and aerial photos, and to indicate cultural or environmental constraints. From these workshops more than 30 potential alternatives were identified for the western leg of the freeway.

These 30 public alternatives were grouped into corridors for review by the technical team, which then narrowed them to nine "Technical Alternatives." The nine alignments were presented to the potentially affected local jurisdictions, including Tolleson, Avondale, Goodyear, Chandler, Phoenix, Maricopa County, MAG and GRIC.

The alternatives can be best described by where they connect with I-10 on the west side. Each alternative goes south from the connection point to the Gila River Indian Community boundary, at which location each alternative parallels the Community boundary as follows:

- Alternative 1 - Connects with I-10 near 55<sup>th</sup> Avenue;
- Alternative 2 - Connects with I-10 near Loop 101;
- Alternative 2A - Connects with I-10 near Loop 101 (similar to Alternative 2);
- Alternative 2B - Connects with I-10 near Loop 101 (similar to Alternative 2);
- Alternative 5 - Connects with I-10 near 79<sup>th</sup> Avenue;
- Alternative 6 - Connects with I-10 near 71<sup>st</sup> Avenue;
- Alternative 7 - Connects with I-10 near 45<sup>th</sup> Avenue;
- Alternative 8 - Connects with I-10 near 45<sup>th</sup> Avenue (similar to Alternative 7); and,
- Alternative 9 - Connects with I-10 near 105<sup>th</sup> Avenue (with direct connection ramps to Loop 101).



Because coordination with GRIC regarding alternatives on its lands is on-going, all of the nine technical alternatives lie outside the reservation border. Therefore, Pecos Road was used as the eastern portion for each alignment. Specifically, each alignment would begin at the I-10/Loop 202 Traffic Interchange near Pecos Road and proceed west along Pecos Road to the GRIC border.

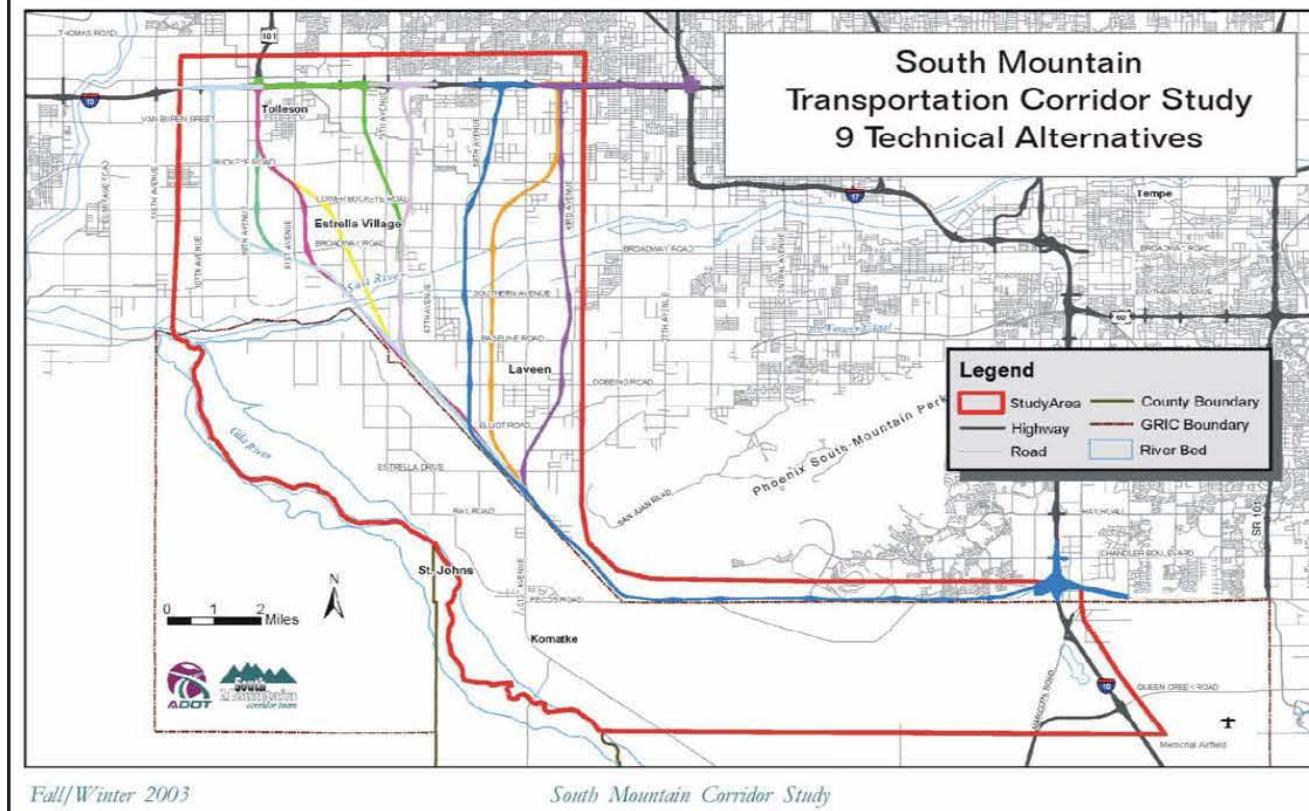
During early 2003, the potential impacts of the nine technical alternatives were analyzed and evaluated. This analysis indicated which alternatives were appropriate to move forward into the next stage of the process. The criteria used to evaluate the alternatives included their potential impacts on:

- Air quality;
- Cultural sites;
- Jurisdictional waters;
- Environmental Justice;
- Threatened and endangered species;
- Potential hazardous waste sites;
- Residential and business displacements;
- Existing utilities;

- Compliance with local land-use plans;
- Agricultural lands;
- Highway design standards and traffic operations;
- Cost;
- Political and public acceptability; and,
- Noise.

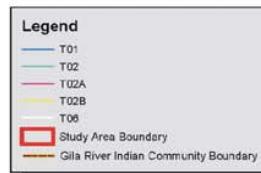
The one area where the alternatives showed distinct differences was in their impacts to traffic on I-10 from the Loop 101 interchange to the I-17 interchange. A sophisticated traffic computer modeling program shows how traffic functions now, how it would function in the year 2025 without a South Mountain Freeway, and how it would function in 2025 if different South Mountain Freeway alternatives were built. The results indicate:

- A connection to I-10 at Loop 101 could work well but would require major improvements to both Loop 101 and I-10.
- Any other connection to I-10 should be more than 3 miles away from Loop 101 and I-17, but could work with improvements (widening) to I-10.





## South Mountain Transportation Corridor Study Alternatives Proposed for Further Study



- Any connection to I-10 less than 3 miles from Loop 101 or I-17 would not work well even if improvements were made to I-10.

Three alternatives have been advanced for further study, with one alternative (Alternative 2) having 3 options along a portion of its length. Each alternative begins at the Pecos Road interchange with I-10 and continues west along Pecos Road to the GRIC border. At this point, each alternative turns northwest along the GRIC border until each diverges. From there, the alternatives are:

- Alternative 1 follows the GRIC boundary until halfway between 59<sup>th</sup> and 63<sup>rd</sup> Avenues, and then turns north. The alignment runs between 59<sup>th</sup> and 63<sup>rd</sup> avenues until just south of Lower Buckeye Road, where it turns slightly to the northeast, crosses 59<sup>th</sup> Avenue and connects with I-10 near 55<sup>th</sup> Avenue, 5.25 miles east of the existing I-10/Loop 101 interchange.
- Alternative 2 follows the GRIC border over the Salt River, and continues to just west of 83<sup>rd</sup> Avenue between Southern Avenue and Broadway Road. The alignment turns north between 95<sup>th</sup> and 99<sup>th</sup> Avenues and connects with I-10 at the existing I-10/Loop 101 interchange.
- Alternative 2-A follows the GRIC border over the Salt River, then turns north between 87<sup>th</sup> and 91<sup>st</sup> Avenues just south of Broadway Road. The alignment then runs north to Lower Buckeye Road, turns to the northwest and crosses 91<sup>st</sup> Avenue. At Buckeye Road, the alignment turns to the north between 95<sup>th</sup> and 99<sup>th</sup> Avenues and connects with I-10 at the existing I-10/Loop 101 interchange.
- Alternative 2-B follows the GRIC border to 75<sup>th</sup> Avenue where it turns to the north-northwest, crosses the Salt River and runs to just south of Lower Buckeye Road between 83<sup>rd</sup> and 87<sup>th</sup> Avenues. At this point, the alignment turns northwest to Buckeye Road between 95<sup>th</sup> and 99<sup>th</sup>



## Citizen Advisory Team Participates in Planning

Since the project began, the study team has worked with a Citizen Advisory Team (CAT) comprised of people from throughout the study area including Laveen, South Mountain area, Ahwatukee, and the Gila River Indian Community. The CAT meets regularly to review technical aspects of the project, discuss interests and concerns of their individual communities, and help find a consensus solution for this very challenging task.

## Where Do We Go From Here?

- Avenues and connects to I-10 at the existing I-10/Loop 101 interchange. Alternative 6 follows the GRIC border until midway between 71<sup>st</sup> and 75<sup>th</sup> avenues, and then turns to the north to a point just south of Lower Buckeye Road. The alignment then turns to the north-northeast until it parallels 69<sup>th</sup> Avenue. From there, the alignment turns north to Van Buren Street, shifts slightly to the west and connects with I-10 just west of 69<sup>th</sup> Avenue, approximately three miles east of the existing I-10/Loop 101 interchange.

The study team is performing a detailed analysis of the three alternatives for the Environmental Impact Statement. A single recommended alternative will ultimately be developed. Once the Draft Environmental Impact Statement is completed, it will be available for public review and comment.

Meanwhile, the study team continues to work with the Gila River Indian Community regarding potential alternatives. As a sovereign nation, the Gila River Indian Community has sole authority to decide if and where any freeway alignment might be built on its land.



## What Do You Think?

1. What do you think of the three alternatives (and options) being advanced for further study? \_\_\_\_\_
2. Are there other alternatives that should be considered? \_\_\_\_\_
3. Additional comments: \_\_\_\_\_

Please return the completed form to:

South Mountain Corridor Team  
HDR, Inc.  
3200 E. Camelback Rd., Ste. 350,  
Phoenix, AZ 85018

*Optional*  
Name: \_\_\_\_\_  
Address: \_\_\_\_\_  
City: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_ ZIP: \_\_\_\_\_



South Mountain Corridor Team  
HDR, Inc.  
3200 E. Camelback Rd., Ste. 350  
Phoenix, AZ 85018-2311

## Please Join Us

Three public meetings will provide the same information on different evenings at different locations. Please attend to learn more about the South Mountain Corridor Study, ask questions and receive answers, and share your comments and concerns. Your participation is an important aspect of the study and we hope you will attend.

**Tuesday, September 30, 2003**  
Cesar Chavez High School  
3921 W. Baseline Road, Laveen  
6-8 p.m.

**Wednesday, October 1, 2003**  
Desert Vista High School  
16440 S. 32nd Street, Phoenix  
6-8 p.m.

**Thursday, October 2, 2003**  
Tolleson High School  
9419 W. Van Buren, Tolleson  
6-8 p.m.

## Por Favor Únasenos

Tres reuniones públicas proveerán la misma información en distintas noches y distintas ubicaciones. Por favor asista para informarse más sobre el Estudio del Corredor South Mountain, haga preguntas, reciba respuestas, y comparta sus comentarios e inquietudes. Su participación es un importante aspecto del estudio y esperamos que asista.

**Martes 30 de septiembre de 2003**  
Escuela Cesar Chavez High School  
3921 W. Baseline Road, Laveen  
6-8 p.m.

**Miércoles 1º de octubre de 2003**  
Escuela Desert Vista High School  
16440 S. 32nd Street, Phoenix  
6-8 p.m.

**Jueves 2 de octubre de 2003**  
Escuela Tolleson High School  
9419 W. Van Buren, Tolleson  
6-8 p.m.



Otoño/Invierno 2005

## Estudio de la Autopista South Mountain

En 1985, los electores del Condado Maricopa aprobaron un sistema Regional de Autopistas, el cual incluyó a una sección en South Mountain conectando a la autopista Interestatal 10 al sur y oeste de la ciudad. En 1988, la Junta de Transporte de Arizona aprobó un alineamiento para la Autopista South Mountain de este a oeste a lo largo de Pecos Road, y de norte a sur entre 55th Avenue y 63rd Avenue.

En 2001, el Departamento de Transporte de Arizona (ADOT por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Autopistas (FHWA por sus siglas en inglés), empezaron a preparar una Declaración de Impacto Medioambiental (EIS por sus siglas en inglés) para determinar si dicha autopista todavía es necesaria, dónde debería ubicarse, y cuáles serían los efectos medioambientales, sociales y económicos que podría tener una construcción como esa. Hemos visto mucho en los últimos cuatro años. Este boletín proporciona una visión general y actualizada del estudio.

## Estudio Medioambiental

Un Estudio del Impacto Medioambiental de esta magnitud envuelve a docenas de científicos e ingenieros, y considera las opciones para la ubicación de la autopista. También considera los impactos, si los hubiese, que dichas opciones podrían tener en el medioambiente, incluyendo aspectos tales como: calidad del aire, ruido, sitios culturales, justicia ambiental (imparcialidad para todos), especies amenazadas o en peligro de extinción, sitios de desperdicios potencialmente peligrosos, planes locales de uso de terrenos, reubicación de viviendas o negocios, terrenos agrícolas, costo de la construcción, qué tan bien se movilizaría el tránsito, y varios otros asuntos técnicos. Otra consideración importante es cómo se podría diseñar la autopista para acomodarse a la comunidad. Es un proceso muy complejo, dinámico y que requiere mucho tiempo.

## ¿Por Qué Se Lleva Tanto Tiempo Este Estudio?

Este es un proyecto de investigación que cambia constantemente. Los ingenieros, investigadores y científicos medioambientales deben determinar el impacto de la nueva información que se va descubriendo durante el proceso.

Por ejemplo, los nuevos datos del censo y las proyecciones actualizadas de tránsito han cambiado la manera como se espera que se vea el Valle dentro de 25 años. Por lo tanto, mucha de la información para este proyecto debe

actualizarse para incluir la mejor información disponible.

El equipo de estudio considera los impactos que pueden resultar tanto de las secciones bajo nivel y superficiales de la autopista, así como de las intersecciones de tránsito construidas sobre o bajo las calles actuales. Deben tomarse en cuenta las consecuencias de las opciones y las necesidades de los residentes y viajeros del Valle, y desafortunadamente, esto toma tiempo.



[www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com)

## Por Favor Acompáñenos

Por favor acompañenos para hablar sobre el Corredor de Transporte South Mountain. La información recabada en estas reuniones será usada para evaluar las alternativas.

**Reunión Estilo Casa Abierta:**  
**Mediodía - 8 p.m. cada día**

**Martes 15 de noviembre de 2005**  
Estrella Vista Reception Center  
1471 N. Eliseo C Felix Jr. Way, Avondale

**Miércoles 16 de noviembre de 2005**  
Corona Ranch  
7611 S. 29<sup>th</sup> Avenue, Laveen

**Jueves 17 de noviembre de 2005**  
Hotel Grace Inn  
10831 S. 51<sup>st</sup> Street, Ahwatukee

En cada reunión habrá una sesión estilo casa abierta del mediodía a las 8 p.m. para permitir suficiente tiempo para preguntas y comentarios. Las presentaciones continuas proporcionarán la misma información durante el transcurso de estas reuniones. (Por favor vea los mapas de las ubicaciones en la página 12.)

Please see  
pages 1-4 for  
this document  
in English.

## Sigue Aumentando el Congestionamiento de Tránsito

Mientras esto sucede, la población crece, trayendo más vehículos y más congestionamiento de tránsito al Valle. Mientras el tránsito planeado del tranvía ligero y los autobuses debe ser parte de la solución a nuestro futuro en el transporte, los resultados del estudio muestran claramente una necesidad regional de construir una nueva autopista en el área de South Mountain. La Autopista South Mountain ha sido planeada como parte del Sistema Regional de Autopistas desde la década de

los 80s, y sigue siendo una conexión crítica para las necesidades de transporte de la región.

El proceso de identificar rutas alternas para la Autopista South Mountain ha sido abierto y exhaustivo. El estudio ha incluido a gobiernos locales, negocios, la Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG), la Comunidad India Gila River (GRIC por sus siglas en inglés), así como información e ideas de miles de residentes.

## ¿Dónde Podría Conectarse la Autopista I-10 en el Oeste?

Después de cuatro años de un complejo estudio técnico y cientos de reuniones con los residentes, funcionarios políticos y otros, se están estudiando las alternativas con gran detalle para las conexiones potenciales en el oeste de la autopista I-10, cerca de 55th Avenue, 71st Avenue ó la conexión actual del anillo de circunvalación Loop 101, la cual tiene tres opciones en sí misma.



## ¿Cuáles Son las Principales Diferencias en Estas Conexiones?

Las conexiones de 55th Avenue, 71st Avenue y el anillo de circunvalación Loop 101 difieren en cuanto a su proximidad al centro de Phoenix. Cada una de ellas cuenta con distintos impactos sociales y económicos para los vecindarios, y cada una afecta al tránsito de manera diferente a lo largo de la autopista I-10 y otros segmentos del Sistema Regional de Autopistas.

La ubicación de las alternativas y sus distancias a los centros de trabajo y residenciales, cambiarían la estructura del tránsito usando la autopista propuesta, así como el destino de dicho tránsito.

Cada alternativa podría tener distintos efectos en las comunidades a las que da servicio, posiblemente dividiendo distritos escolares y vecindarios, o proporcionando acceso directo a la autopista a los centros propuestos de las aldeas (como el Centro de la Aldea Laveen en Dobbins Road y 59th Avenue). Las tres alternativas cruzan una variedad de usos de terreno actuales y propuestos. Algunas tienen mayor impacto en futuros terrenos residenciales, mientras que otras impactan la futura propiedad comercial o industrial. Los futuros usos de terrenos han sido planeados cerca del alineamiento original de 55th Avenue, lo cual es similar al alineamiento propuesto a mediados y finales de la

década de los 80s. Las tres alternativas podrían resultar en reubicaciones residenciales y de negocios.

Mientras que las tres requerirían mejoramientos a la autopista I-10 y posiblemente al anillo de circunvalación Loop 101, la ubicación de los mejoramientos cambiará de acuerdo a la ubicación de la conexión.

El tránsito operaría de manera diferente en cada alternativa. Basados en las proyecciones de tránsito para el año 2030:

- 50 por ciento del tránsito en una conexión de South Mountain a la autopista I-10 en 55th Avenue vendría de o iría hacia el este (centro de Phoenix) por la autopista I-10.
- Con una conexión a la autopista I-10 en 71st Avenue, cerca del 40 por ciento del tránsito de la Autopista South Mountain se dirigiría hacia el este por la autopista I-10.
- Con una conexión a la autopista I-10 en el anillo de circunvalación Loop 101, cerca de 33 por ciento del tránsito de la Autopista South Mountain viajaría hacia y desde el este por la autopista I-10, y la mayoría del resto de los vehículos usarían el anillo de circunvalación Loop 101.

## ¿Dónde Podría Conectarse a la Autopista I-10 en el Este?

Si se construyese la Autopista South Mountain, probablemente se conectaría en el este de la autopista I-

10 en la intersección con el anillo de circunvalación Loop 202. Continúan las pláticas con la Comunidad India Gila

River (GRIC por sus siglas en inglés), en un esfuerzo por determinar si el equipo de estudio puede examinar los terrenos de la comunidad GRIC como una posible opción para la autopista. La única otra opción conectaría con

## Comunidad India Gila River

Desde el principio del estudio en 2001, ADOT y FHWA han trabajado con la comunidad GRIC, para determinar si la porción de la autopista puede ser ubicada en tierras de la GRIC, al sur de Pecos Road. A la fecha, ninguna de las opciones de la Comunidad ha sido aprobada por dicha comunidad para continuar con estudios posteriores.

## ¿No Construir Una Autopista Es Realmente una Opción?

No construir una autopista sigue siendo una opción. Si se elige esta opción, el proyecto propuesto completo no se llevaría a cabo, y se evaluarían los efectos ambientales

Pecos Road al norte de la frontera de la comunidad GRIC, siguiendo ese alineamiento al este, hacia la actual intersección de tránsito I-10/Loop 202.

La Comunidad India Gila River tiene la autoridad única y exclusiva para decidir si y dónde podrían hacerse estudios o construirse una autopista en sus terrenos. Por lo tanto, si se debe identificar una preferencia para el lado este sin considerar las alternativas de la comunidad GRIC, las opciones incluirían ya sea la alineación en Pecos Road, o el no construir la Autopista South Mountain.

## Equipo de Asesoría de Ciudadanos

Desde principios de 2002, ADOT ha estado trabajando con un Equipo de Asesoría de Ciudadanos (CAT por sus siglas en inglés) formado por personas del suroeste del Valle, Laveen, la asociación Valley Forward Association, Ahwatukee, la Comunidad India Gila River, la organización Sierra Club, los representantes de la asociación de propietarios de viviendas, y muchas otras a través de toda el área del estudio.

El equipo CAT actúa como tornavoz y ayuda al equipo del proyecto a entender los asuntos y las inquietudes de la comunidad. El grupo se reúne regularmente para revisar los datos técnicos y medioambientales, para hablar sobre los intereses e inquietudes de sus comunidades individuales, y para ayudar a encontrar una solución en consenso para este proyecto tan complejo. Este grupo ha dedicado una gran cantidad de tiempo a estudiar las proyecciones detalladas de tránsito, los impactos potenciales en las comunidades locales, y las consecuencias de las opciones y alternativas. Finalmente, el equipo CAT hará una recomendación a ADOT, sin embargo, la recomendación del equipo de



El Equipo de Asesoría de Ciudadanos de South Mountain incluye a 26 representantes de a través de toda el área de estudio del proyecto.

asesoría será sólo uno de muchos factores que ADOT y FHWA considerarán al seleccionar una alternativa preferida.

comentarios de 45 días, se llevará a cabo una audiencia pública para considerar el contenido del borrador DEIS. Cuando esté terminado, el público tendrá otra oportunidad de 30 días para comentar sobre la declaración EIS final. Los comentarios recibidos durante los períodos de comentarios de 45 y 30 días serán usados por las agencias para tomar su decisión con respecto al proyecto. La decisión final será presentada en el Registro de Decisión final por la FHWA, lo cual se espera que suceda en 2007.

## For More Information

Click on the project website at [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com) for complete details, past newsletters, frequently asked questions and their answers, and regular updates.

Please e-mail your comments to us at [SouthMountain@azdot.gov](mailto:SouthMountain@azdot.gov) or call our project information telephone number at 602-712-7006.

U.S. Postal Mail can be addressed to:

South Mountain Corridor Team  
c/o HDR Engineering  
3200 East Camelback Road, Suite 350  
Phoenix, AZ 85018-2311

## Para Más Información

Presione sobre el nombre del proyecto en el sitio web [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com) para detalles completos, boletines previos, preguntas frecuentes y sus respuestas, y actualizaciones regulares.

Por favor envíenos una nota con sus comentarios por correo electrónico a [SouthMountain@azdot.gov](mailto:SouthMountain@azdot.gov), ó llame a nuestro número telefónico de información al 602-712-7006.

La correspondencia usando el Servicio Postal de los Estados Unidos puede dirigirse a:

South Mountain Corridor Team  
c/o HDR Engineering  
3200 East Camelback Road, Suite 350  
Phoenix, AZ 85018-2311



## Comments/Comentarios

Please share your comments regarding the alternatives and options being considered in the South Mountain Transportation Corridor Study/Por favor comparta sus comentarios con respecto a las alternativas y opciones se considerando en el Estudio del Corredor de Transporte South Mountain:

---



---



---



---



---

Please return the completed form to/Por favor regrese la forma completa a:

South Mountain Corridor Team  
c/o HDR, Inc.  
3200 E. Camelback Rd., Ste. 350  
Phoenix, AZ 85018-2311

This comment form and opportunity to join the mailing list are also available on our website: [www.dot.state.az.us/](http://www.dot.state.az.us/). Esta forma de comentarios y oportunidad de unirse a la lista de correspondencia también está disponible en el sitio en la red: [www.dot.state.az.us.](http://www.dot.state.az.us/)

(Optional/Opcional)  
Name/Nombre: \_\_\_\_\_

Address/Domicilio: \_\_\_\_\_

City/Ciudad: \_\_\_\_\_ State/Estado: \_\_\_\_\_

ZIP/Código Postal: \_\_\_\_\_ Phone/Teléfono: \_\_\_\_\_

Please add me to the South Mountain Transportation Corridor Study mailing list./Por favor agréguearme a la lista de correspondencia del Estudio del Corredor de Transporte South Mountain.

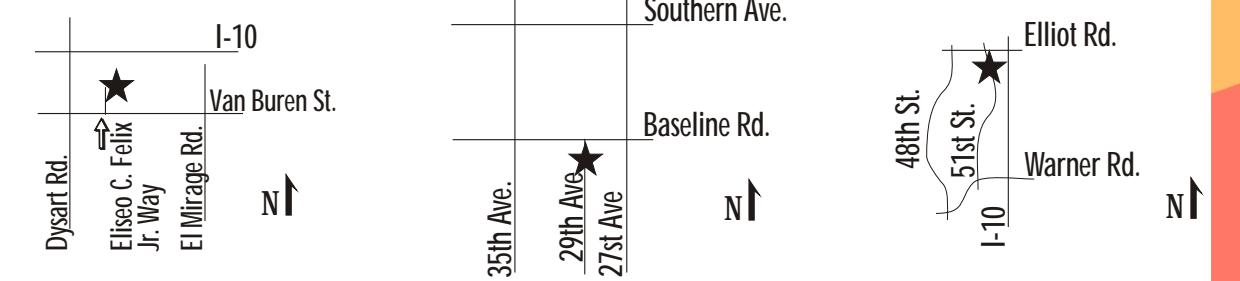
## Be Part of the Process

Please join us to discuss the South Mountain Transportation Corridor. Input gathered at these meetings will be used to evaluate the alternatives. Each meeting will feature an open house from noon-8 p.m. to allow ample time for questions and comments. Ongoing presentations will provide the same information throughout the course of these meetings.

**Tuesday, Nov. 15, 2005/**  
Martes 15 de noviembre de 2005  
Estrella Vista Reception Center  
1471 N. Eliseo C Felix Jr. Way, Avondale

**Wednesday, Nov. 16, 2005/**  
Miércoles 16 de noviembre de 2005  
Corona Ranch  
7611 S. 29<sup>th</sup> Avenue, Laveen

**Thursday, Nov. 17, 2005/**  
Jueves 17 de noviembre de 2005  
Grace Inn  
10831 S. 51<sup>st</sup> Street, Ahwatukee



**South Mountain Transportation Corridor Study**

**ADOT ADVISORY**

South Mountain  
corridor team

February 2006

**ADOT Needs Your Input**

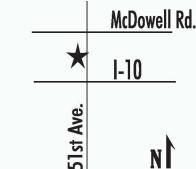
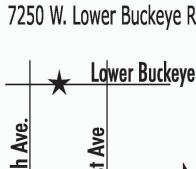
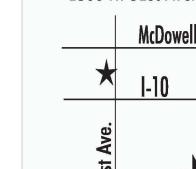
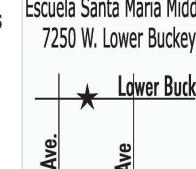
The Arizona Department of Transportation is considering three locations for the potential Loop 202 South Mountain Freeway to connect to Interstate 10 on the west side of the Valley. Public meetings will be held to discuss how a South Mountain Freeway might affect I-10 access.

Each of the alternatives for connecting to I-10 would require approximately 9 miles of improvements and widening to I-10. The options include:

- **55th Avenue Connection** -- would change existing access to I-10 between 67th Avenue and 43rd Avenue and would limit local access at 63rd Avenue and 43rd Avenue.
- **71st Avenue Connection** -- would change existing access to I-10 between 59th Avenue and 83rd Avenue and would limit local access at 59th Avenue and 83rd Avenue.
- **Loop 101 Connection** -- would change access to the freeway from 99th Avenue and require reconstruction of ramps at the I-10/Loop 101 interchange.

**Should I attend?**

If your home or business would be affected, or if your usual travel routes would change, ADOT would like to hear from you. Please consider attending one of the upcoming meetings shown below. Each presentation will contain the same information.

<p><b>South Mountain/ I-10 Access Open House</b></p> <p><b>Tuesday, March 7</b> <b>Open House 4-7 p.m.</b> Presentations: 5 p.m. &amp; 6 p.m. Holiday Inn Phoenix West 1500 N. 51st Avenue</p>  <p><b>Wednesday, March 8</b> <b>Open House 5-8 p.m.</b> Presentations: 6 p.m. &amp; 7 p.m. Santa Maria Middle School 7250 W. Lower Buckeye Road</p> 	<p><b>Casa Abierta de South Mountain/Acceso a la I-10</b></p> <p><b>Martes 7 de marzo</b> <b>Casa Abierta: 4 a 7 p.m.</b> Presentaciones: 5 p.m. y 6 p.m. Hotel Holiday Inn Phoenix West 1500 N. 51st Avenue</p>  <p><b>Miércoles 8 de marzo</b> <b>Casa Abierta: 5 a 8 p.m.</b> Presentaciones: 6 p.m. y 7 p.m. Escuela Santa María Middle School 7250 W. Lower Buckeye Road</p> 
--	--

**¿Debo asistir?**

Si su hogar o su negocio serán afectados, o si sus rutas usuales de viaje cambiarán, a ADOT le gustaría escuchar su opinión. Por favor trate de asistir a una de las reuniones que se muestran abajo. Cada una de las presentaciones contendrá la misma información.






**South Mountain Corridor Team**

c/o HDR, Inc.  
3200 E. Camelback Rd., Ste. 350  
Phoenix, AZ 85018-2311

**For More Information**

Click on the project website at [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com) for complete details, past newsletters, frequently asked questions and their answers, and regular updates.

Please e-mail your comments to us at [SouthMountain@azdot.gov](mailto:SouthMountain@azdot.gov) or call our project information telephone number at 602-712-7006.

U.S. Postal Mail can be addressed to:

South Mountain Corridor Team  
c/o HDR Engineering  
3200 East Camelback Road, Suite 350  
Phoenix, AZ 85018-2311

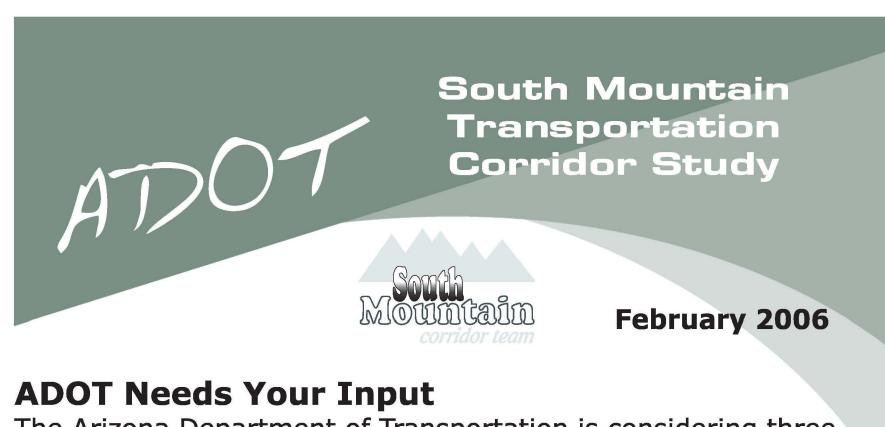
**Para Más Información**

Presione sobre el nombre del proyecto en el sitio web [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com) para detalles completos, boletines previos, preguntas frecuentes y sus respuestas, y actualizaciones regulares.

Por favor envíenos una nota con sus comentarios por correo electrónico a [SouthMountain@azdot.gov](mailto:SouthMountain@azdot.gov), ó llame a nuestro número telefónico de información al 602-712-7006.

La correspondencia usando el Servicio Postal de los Estados Unidos puede dirigirse a:

South Mountain Corridor Team  
c/o HDR Engineering  
3200 East Camelback Road, Suite 350  
Phoenix, AZ 85018-2311



### **ADOT Needs Your Input**

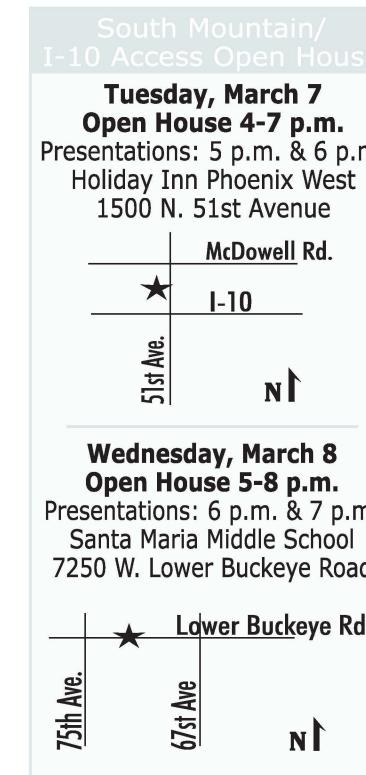
The Arizona Department of Transportation is considering three locations for the potential Loop 202 South Mountain Freeway to connect to Interstate 10 on the west side of the Valley. Public meetings will be held to discuss how a South Mountain Freeway might affect I-10 access.

Each of the alternatives for connecting to I-10 would require approximately 9 miles of improvements and widening to I-10. The options include:

- *55th Avenue Connection* -- would change existing access to I-10 between 67th Avenue and 43rd Avenue and would limit local access at 63rd Avenue and 43rd Avenue.
- *71st Avenue Connection* -- would change existing access to I-10 between 59th Avenue and 83rd Avenue and would limit local access at 59th Avenue and 83rd Avenue.
- *Loop 101 Connection* -- would change access to the freeway from 99th Avenue and require reconstruction of ramps at the I-10/Loop 101 interchange.

### **Should I attend?**

If your home or business would be affected, or if your usual travel routes would change, ADOT would like to hear from you. Please consider attending one of the upcoming meetings shown below. Each presentation will contain the same information.



### **ADOT Necesita Su Opinión**

El Departamento de Transporte de Arizona (ADOT por sus siglas en inglés) está considerando tres ubicaciones potenciales para el anillo de circunvalación Loop 202 South Mountain Freeway para conectar a la Interestatal 10 en el oeste del Valle. Se llevarán a cabo reuniones públicas para considerar cómo la autopista a South Mountain Freeway podría afectar el acceso a la autopista interestatal I-10.

Cada una de las alternativas requeriría aproximadamente nueve millas de mejoramientos, además del ensanchamiento de la autopista I-10. Las opciones son:

- *Conexión con 55th Avenue* -- cambiaría el acceso actual a la autopista I-10 entre 67th Avenue y 43rd Avenue, y limitaría el acceso local en 63rd Avenue y 43rd Avenue.
- *Conexión con 71st Avenue* -- cambiaría el acceso actual a la autopista I-10 entre 59th Avenue y 83rd Avenue, y limitaría el acceso local en 59th Avenue y 83rd Avenue.
- *Conexión con el anillo de circunvalación Loop 101* -- modificaría el acceso a la autopista desde 99th Avenue y reconstruirá las rampas en la intersección de la I-10/Loop 101.



### **¿Debo asistir?**

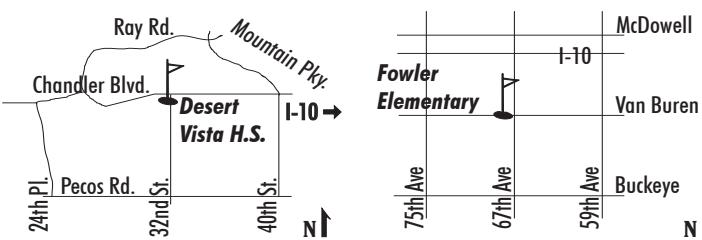
Si su hogar o su negocio serán afectados, o si sus rutas usuales de viaje cambiarán, a ADOT le gustaría escuchar su opinión. Por favor trate de asistir a una de las reuniones que se muestran abajo. Cada una de las presentaciones contendrá la misma información.

ARIZONA DEPARTMENT OF  
TRANSPORTATION  
PUBLIC MEETINGS

**South Mountain Corridor Study Public Scoping Meetings**

Monday, November 5, 2001	Thursday, November 8, 2001
Desert Vista High School, Auditorium	Fowler Elementary School, Cafeteria
16440 S. 32nd St., Ahwatukee	6707 W. Van Buren St., Phx.

both evenings: 6:30-7 p.m. Presentation, 7-9 p.m. Q&A/Open House



The Arizona Department of Transportation (ADOT) will conduct public scoping meetings for the South Mountain Transportation Corridor Study. The public meetings will be held on Monday, November 5, 2001 at the Desert Vista High School Auditorium and on Thursday, November 8, 2001 at the Fowler Elementary School Cafeteria. Each public meeting will provide the same information with a presentation from 6:30-7 p.m. and a question and answer session/open house from 7-9 p.m.

ADOT, in conjunction with the Federal Highway Administration, is beginning an engineering and environmental study known as an Environmental Impact Statement that will examine transportation needs in the corridor and evaluate all reasonable ways to meet them, including whether there is a need for a major transportation improvement in the corridor.

The purpose of this meeting is to inform people of the status of the South Mountain Corridor Study, take questions and provide answers, and hear comments and concerns. Public participation is an important part of the project evaluation process and all interested parties are encouraged to attend the hearing.

Persons with a disability may request reasonable accommodations, such as a sign language interpreter, by contacting Theresa Gunn, Gunn Communications Inc., 8629 W. Alex Avenue, Peoria, AZ 85382, phone: (623) 362-1597, fax: (623) 362-1721. Requests should be made as early as possible to allow time to arrange accommodations. This notice is available in alternative formats by contacting Theresa Gunn at the number referenced above.

For additional information or to submit comments in writing, contact Ralph Ellis, ADOT Environmental Planning Group, 205 S. 17<sup>th</sup> Ave., MD 619E, Phoenix, AZ 85007, phone: (602) 712-8353, fax: (602) 712-3066, or see [www.dot.state.az.us](http://www.dot.state.az.us). This ad is also available at [www.adotenvironmental.com](http://www.adotenvironmental.com).

Perry Powell  
District Engineer

Mary A. Viparina  
Project Manager

Edward D. Wright  
State Engineer

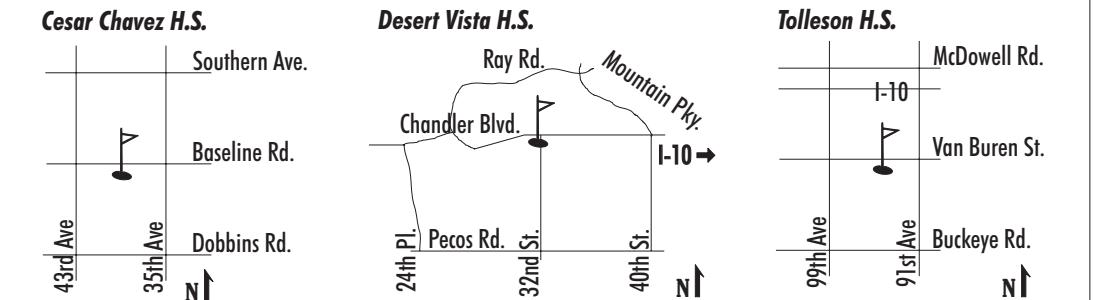
Tracs No. 202L MA 054 H5764 01L

ARIZONA DEPARTMENT OF  
TRANSPORTATION  
PUBLIC MEETINGS

**South Mountain Corridor Study Public Meetings**

Tuesday, September 30, 2003	Wednesday, October 1, 2003	Thursday, October 2, 2003
Cesar Chavez High School	Desert Vista High School	Tolleson High School
3921 W. Baseline Rd., Phoenix	16440 S. 32nd St., Ahwatukee	9419 W. Van Buren St., Tolleson

Each evening: 6-8 p.m. Open House, 6:30 p.m. Presentation



The Arizona Department of Transportation (ADOT) will conduct public meetings to obtain public input on alternatives for the South Mountain Transportation Corridor Study. The public meetings will be held on Tuesday, September 30 at Cesar Chavez High School, 3921 W. Baseline, Phoenix; Wednesday, October 1 at Desert Vista High, 16440 S. 32<sup>nd</sup> Street, Ahwatukee; and Thursday, October 2 at Tolleson High School, 9419 W. Van Buren, Tolleson. Each public meeting will provide the same information from 6-8 p.m. starting with an open house and a presentation and question and answer session at 6:30 p.m.

ADOT, in conjunction with the Federal Highway Administration, is conducting an engineering and environmental study known as an Environmental Impact Statement that will examine transportation needs in the corridor and evaluate all reasonable ways to meet them, including whether there is a need for a major transportation improvement in the corridor.

The purpose of this meeting is to provide people with information on the alternatives that are being studied for a South Mountain Freeway, take questions and provide answers, and hear comments and concerns. Public participation is an important part of the alternative evaluation process and all interested parties are encouraged to attend the hearing.

Persons with a disability may request reasonable accommodations, such as a sign language interpreter, by contacting Theresa Gunn, Gunn Communications Inc., 8629 W. Alex Avenue, Peoria, AZ 85382, phone: (623) 362-1597, fax: (623) 362-1721. Requests should be made as early as possible to allow time to arrange accommodations. This notice is available in alternative formats by contacting Theresa Gunn at the number referenced above.

For additional information or to submit comments in writing, contact Thor Anderson, ADOT Environmental & Enhancement Group, 205 S. 17th Ave., MD 619E, Phoenix, AZ 85007, phone: (602) 712-8637, fax: (602) 712-3066, or see [www.dot.state.az.us](http://www.dot.state.az.us). This ad is also available at [www.adotenvironmental.com](http://www.adotenvironmental.com).

Perry Powell  
District Engineer

Floyd Roehrich  
Project Manager

William J. "Bill" Higgins  
Acting State Engineer

Tracs No. 202L MA 054 H5764 01L

# ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION PUBLIC MEETINGS

The map illustrates the study area for the South Mountain Corridor, which spans from approximately 20th Avenue in the west to 43rd Street in the east. Key features include the Gila River Indian Community to the south, the Phoenix Sky Harbor International Airport to the north, and several major roads such as Thomas Road, Van Buren Street, Buckeye Road, and 20th Avenue. The map also shows the location of the study area relative to the Loop 101 and Loop 202 freeways.

The Arizona Department of Transportation is considering three locations for the potential Loop 202 South Mountain Freeway to connect to Interstate 10 in the West Valley.

Public meetings will be held to discuss how a South Mountain Freeway might affect I-10 access. Each of the presentations will contain the same information. Representatives from ADOT and FHWA will be in attendance.

Each of the alternatives would require I-10 improvements and widening. The options include:

Loop 101 Connection -- would change access to the freeway from 99th Avenue and reconstruct ramps at the I-10/Loop 101 interchange.

71st Avenue Connection -- would change existing access to I-10 between 59th Avenue and 83rd Avenue and would limit local access at 59th Avenue and 83rd Avenue.

55th Avenue Connection -- would change existing access to I-10 between 67th Avenue and 43rd Avenue and would limit local access at 63rd Avenue and 43rd Avenue.

If you home or business would be affected, or if your usual travel routes would change, ADOT would like to hear from you. Please consider attending one of the upcoming meetings.

Persons with a disability may request reasonable accommodations, such as a sign language interpreter, by contacting Theresa Gunn, Gunn Communications Inc., 8629 W. Alex Avenue, Peoria, AZ 85382, phone: (623) 362-1597, fax: (623) 362-1721. Requests should be made as early as possible to allow time to arrange accommodations. This notice is available in alternative formats by contacting Theresa Gunn at the number above.

For additional information or to submit comments in writing, contact Ralph Ellis, ADOT Environmental & Enhancement Group, 205 S. 17th Ave., MD 619E, Phoenix, AZ 85007, phone: (602) 712-6161, fax: (602) 712-3066, e-mail: [rellis@azdot.gov](mailto:rellis@azdot.gov).

## South Mountain/ I-10 Access Open House

**Tuesday March 7, 2006  
Open House 4-7 p.m.**

**Presentations: 5 p.m. & 6 p.m.**  
Holiday Inn Phoenix West  
1500 N. 51st Avenue

**Wednesday, March 8, 2006  
Open House 5-8 p.m.**

**Presentations: 6 p.m. & 7 p.m.**  
Santa Maria Middle School  
7250 W. Lower Buckeye Road

[www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com)

Perry Powell  
District Engineer

Mike Bruder  
Project Manager

Sam Elters  
State Engineer

Tracs No. 202L MA 054 H5764 01L

**South Mountain Transportation Corridor Study**

**What has been happening?**

The study team, led by the Arizona Department of Transportation (ADOT) and the Federal Highway Administration (FHWA), has completed the technical reports in support of the Draft Environmental Impact Statement (EIS), developed the administrative Draft EIS for ADOT and FHWA review and developed the Location and Design Concept Report. Throughout the study process, ADOT and FHWA have continued coordination with the public and local, regional, state and federal agencies.

Since 2002, ADOT and FHWA have worked with a Citizens Advisory Team (CAT) that represents various groups in the South Mountain Freeway Study Area. In 2006, the CAT completed its evaluation of the Western Section alternatives and recommended the W101 Alternative. In doing so, the CAT emphasized the importance of addressing long-term regional mobility issues, but also expressed concern regarding the possible impacts on community character and cohesion. While taking the CAT recommendation into account, ADOT ultimately identified the W55 Alternative as its preliminary preferred alternative. ADOT's decision was based on overall regional transportation needs; a comprehensive evaluation of social and economic conditions; public and agency comments; engineering elements, such as evaluating traffic data; project costs and environmental factors.

The CAT currently is evaluating the proposed freeway to recommend whether it should be built. Following the public release of the Draft EIS, the

**Alternatives studied in the Draft Environmental Impact Statement**

**ON THE MOVE PARTNERS IN PROGRESS**

November 2008

# South Mountain Transportation Corridor Study

**Addressing mobility needs in the MAG region**

CAT will provide a final recommendation of "action" or "no-action" for the proposed South Mountain Freeway. For information regarding CAT membership, please visit the project Web site at [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com).

**Future CAT meetings** are currently unscheduled and will be determined according to the release of the Draft EIS. Members of the community are welcome to attend the CAT meetings when scheduled. The information to be discussed at these upcoming meetings, and the information presented at the previous meetings, can be found on the study Web site at [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com).

**What is the Draft Environmental Impact Statement?**

The National Environmental Policy Act (NEPA) requires that EISs be prepared for all major federal actions (or those involving federal funding) that could have a significant effect on the environment.

A Draft EIS presents information about the study's purpose and need; alternatives developed (studied in detail); potential impacts to the social, economic and natural environment, including measures to avoid, reduce or otherwise mitigate impacts; Section 4(f) evaluation; and public and agency outreach.

**Purpose and Need** Almost 50 percent of projected increases in population, housing and employment from 2005 to 2030 for the entire Maricopa Association of Governments (MAG) region is expected to occur in the southwestern and southeastern portions of the Phoenix metropolitan area (see the graphic addressing

**Proposed action** to the right).

**Alternatives Development** To identify the alternatives to be studied in detail in the Draft EIS, a process was used to develop and evaluate a range of alternatives (including non-freeway alternatives). In addition to the most recent alternatives presented (see the map on the first page), the No-Action Alternative is being studied in detail.

**Potential Impacts** The social, economic and environmental consequences of selecting the Action or No-Action alternatives were evaluated based on a number of elements. These elements include, but are not limited to, land use, social conditions, economics, air quality, noise, cultural resources, visual resources and biological resources.

1983	1985	1988	1994	1996	1999	2001
The Maricopa Association of Governments (MAG) prepares planning studies for the Phoenix metropolitan area that identify corridors for an integrated freeway network.	Maricopa County voters approve a half-cent sales tax to fund the MAG's Regional Freeway System.	A Design Concept Report (DCR) and a state-level Environmental Assessment (EA) are completed for the South Mountain Freeway System.	Due to a funding shortfall, ADOT identifies the South Mountain Freeway as an "unfunded segment."	A consortium of private companies proposes to build the South Mountain Freeway as a toll road. The consortium would later withdraw its proposal.	ADOT announces plans to resume completion of the Regional Freeway System, including an unspecified portion of the South Mountain Transportation Corridor.	ADOT begins preparing a new L/DCR and EIS to examine a broad range of alternatives to address the transportation needs in the southwest valley. Public input efforts begin.

**Proposed action**



**Section 4(f) Evaluation** Section 4(f) of the U.S. Department of Transportation Act protects the use of public recreational land, historic resources and traditional cultural properties (TCPs). This includes an evaluation of Section 4(f) resources, a determination of impacts and an evaluation of measures available to minimize impacts, when warranted.

**Public and Agency Outreach** Since ADOT and FHWA began preparing the Draft EIS in 2001, they have worked to engage and provide study information to the public and agencies. Some of the outreach included holding public meetings in November 2005 to discuss and receive information regarding the proposed alternatives. Approximately 2,600 people attended these meetings. Public meetings also were held in March 2006 to discuss how Interstate 10 might be affected by each of the potential connection options in the West Valley. Nearly 400 people attended these meetings. Public and agency outreach will continue through the next steps in study process (see the graphic on this page).

**What is the status of the Draft EIS?** ADOT and FHWA currently are reviewing the technical information in the Draft EIS for the proposed South Mountain Freeway. During the review process, ADOT and FHWA are working with the Gila River Indian Community (GRIC) to address the status of the South Mountains as a TCP. A TCP is a site that is eligible for inclusion in the National Register of Historic Places because of its association with cultural practices or beliefs. Consultation on this issue with GRIC is necessary to complete the technical review.

The exact timeframe is unknown for the completion of the review process; however, when the review is completed and approved for distribution by ADOT and FHWA, it will be available to the public for review and comment. ADOT and FHWA are working as quickly as possible to complete this complex and important study process.

Summer/Fall	Fall/Winter	Fall 2003	Fall 2004	Fall 2005	June 2006	2009	2010
The study team collects baseline information and issues on the transportation corridor.	The study team determines that there is a purpose and need to continue the study.	ADOT, FHWA and the U.S. Army Corps of Engineers concur on the three build alternatives plus options. These are carried forward into the Draft EIS for more detailed analysis.	Voters approve funding MAG's Regional Transportation Plan — including the South Mountain Freeway.	Public information meetings held. Expansive public input efforts continue throughout the study.	ADOT announces the W55 (55th Avenue) Alternative as the "preliminary preferred alternative" based on community input, economic impacts, environmental factors, and traffic analysis.	Expected publication of Draft EIS and public hearing.	Expected final decision on the South Mountain Freeway.

For more information regarding this study, please visit the study Web site at [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com).

**What are the next steps?**

```

graph TD
    2009[2009] --> D[Draft Environmental Impact Statement (EIS) released for public review]
    D --> PH[Public Hearing and CAT Recommendation]
    PH --> PC[Public comments on Draft EIS evaluated]
    PC --> DF[Development of Final EIS]
    DF --> FER[Final EIS released for public review]
    FER --> PRP[60-day review period]
    PRP --> PCE[Public comments on Final EIS evaluated]
    PCE --> FD[Final decision on proposed freeway is made]
    FD --> WH[We are here]
  
```

## South Mountain

*Transportation Corridor Study*

101 North 1st Avenue, Suite 1950  
Phoenix, AZ 85003-1923

PRESORTED  
FIRST-CLASS MAIL  
U.S. POSTAGE PAID  
PHOENIX, AZ  
PERMIT NO. 815

For more information regarding this study, please visit the study Web site at [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com).

## How to Contact Us

If you have any questions or comments about the South Mountain Transportation Corridor Study, please contact:

- Hotline:** 602.712.7006
- Web site:** [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com)
- Fax:** 602.385.1620
- E-mail:** [ADOT@PolicyDevelopmentGroup.com](mailto:ADOT@PolicyDevelopmentGroup.com)
- Mail:** **South Mountain Corridor Study Team**  
101 North 1st Avenue, Suite 1950  
Phoenix, AZ 85003-1923

This document is available in Spanish by calling: 602.712.7006.  
Este documento está disponible en Español llamando 602.712.7006.



*Look inside!  
Study information . . .*

**Estudio del Pasillo de Transporte de South Mountain**

**Las Alternativas estudiadas en el Giro de Declaración de Impacto Ambiental**

**¿Qué ha estado sucediendo?**

El equipo del estudio, dirigido por el Departamento de Arizona de Transporte (ADOT) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA), ha completado los informes técnicos a favor del Giro de Declaración de Impacto Ambiental; (EIS) desarrolló el administrativo Giro de EIS para el reviso de ADOT y FHWA y desarrolló el Informe de Concepto de Ubicación y Diseño. A través del proceso del estudio, ADOT y FHWA han continuado coordinación con el público y agencias locales, regionales, estatales y federales.

Desde el 2002, ADOT y FHWA han trabajado con un Equipo Consultivo de Ciudadanos (CAT) que representa a varios grupos en el Área del Estudio de la Autopista South Mountain. En el 2006, el CAT completó su evaluación de las alternativas de la Sección

Occidental y recomendó la Alternativa W101. A hacer así, el CAT acentuó la importancia de dirigir asuntos regionales a largo plazo de movilidad, pero también expresó conciencia con respecto a los impactos posibles en el carácter y la cohesión de la comunidad. Al tomar la recomendación de CAT en cuenta, ADOT finalmente identificó la Alternativa W55 como su preliminar alternativa preferida. La decisión de ADOT fue basada en necesidades regionales generales de transporte; una evaluación completa de condiciones sociales y económicas; comentarios del público y de agencias; elementos de ingeniería, como evaluar los datos de tráfico; costos de proyecto y factores ambientales.

El CAT actualmente está evaluando la autopista propuesta para recomendar si debe ser construida. Después de hacer público el Giro de EIS, el

**noviembre del 2008**

**ADOT**

**ON THE MOVE**  
PARTNERS IN PROGRESS

**Estudio del Pasillo de Transporte de South Mountain**

CAT proporcionará una recomendación final de "acción" o de "ningún-acción" para la propuesta Autopista South Mountain. Para información con respecto a la membresía del CAT, por favor visite el sitio web del proyecto en [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com).

Futuras reuniones del CAT actualmente están imprevistas y serán determinadas según la publicación del Giro de EIS. Los miembros de la comunidad están bienvenidos a asistir las reuniones de CAT cuando sean programadas. La información que se va a discutir en estas próximas reuniones, y la información presentada en las reuniones anteriores, se puede encontrar en el sitio web del estudio en [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com).

**¿Qué es el Giro de Declaración de Impacto Ambiental?**

El Acto Nacional de la Política Ambiental (NEPA) requiere que se prepare un EIS para todas acciones mayores federales (o esas que implican la financiación federal) que podrían tener un efecto significativo en el ambiente.

Un Giro de EIS presenta información sobre el propósito y necesidad del estudio; alternativas desarrolladas (estudiadas en detalle); impactos potenciales al medio social, económico y natural, incluso medidas para evitar, reducir o de otro modo para mitigar impactos; evaluación de la Sección 4(f); y el alcance del público y de agencias.

**Propósito y Necesidad** Casi 50 por ciento de aumentos proyectados en la población, vivienda y el empleo del 2005 al 2030 para la región entera de la Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG) es esperada ocurrir en las porciones del sudoeste y del sureste de la área metropolitana de Phoenix (vea el gráfico arriba que dirige las necesidades de movilidad). La autopista propuesta serviría los aumentos proyectados en estas áreas.

**Desarrollo de Alternativas** Para identificar las alternativas para ser estudiadas con todo detalle en el Giro de EIS, un proceso fue utilizado para desarrollar y evaluar una gama de alternativas (inclusive alternativas sin autopista). Además de las alternativas más recientes presentadas (vea el mapa en la primera página), la Alternativa de Ninguna-Acción se está estudiando con todo detalle.

**Impactos Potenciales** Las consecuencias sociales, económicas y ambientales de seleccionar las alternativas de Acción o Ninguna-Acción fueron evaluadas basado en varios elementos. Estos elementos incluyen, pero no son limitados a, la utilización de la tierra, condiciones sociales, la economía, calidad aérea, el ruido, recursos culturales, recursos visuales y recursos biológicos.

1983	1985	1988	1994	1996	1999	2001
La Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG) prepara estudios de planeación para la área metropolitana de Phoenix que identifica pasillos para una red integrada de autopistas.	Los votantes del Condado de Maricopa aprueban un impuesto de ventas de medio-centavo para financiar el Sistema Regional de Autopistas de MAG.	Un Informe de Concepto de Diseño (DCR) y una Evaluación Ambiental (EA) al nivel del estado se completan para la Autopista South Mountain como un segmento no consolidado.	Debido a una insuficiencia de financiación, ADOT identifica la Autopista South Mountain como una carretera de peaje. El consorcio refirió luego su propuesta.	Un consorcio de empresas privadas propone construir la Autopista South Mountain como una carretera de peaje. El consorcio refirió luego su propuesta.	ADOT anuncia planes para reasumir la finalización del Sistema Regional de Autopistas, inclusive una porción no especificada del Pasillo de South Mountain.	ADOT empieza a preparar un nuevo L/DCR y EIS para examinar una amplia gama de alternativas para dirigir las necesidades de transporte en el sudoeste del valle. Esfuerzos de recibir la aportación del público empiezan.



**Evaluación de la Sección 4(f)** La Sección 4(f) del Acto de Transporte del Departamento de los Estados Unidos protege el uso de tierra recreativa pública, recursos históricos y propiedades culturales tradicionales (TCPs). Esto incluye una evaluación de recursos de la Sección 4(f), una determinación de impactos y una evaluación de medidas disponibles para minimizar impactos, cuando sea justificado.

**Alcance del Público y de Agencia** Desde que ADOT y FHWA empezaron a preparar el Giro de EIS en el 2001, ellos han trabajado para captar y proporcionar información del estudio al público y agencias. Parte del alcance incluyó tener reuniones públicas en noviembre del 2005 para discutir y recibir información con respecto a las alternativas propuestas. Aproximadamente 2,600 personas asistieron estas reuniones. También se tuvieron reuniones públicas en marzo del 2006 para discutir cómo la Interestatal 10 quizás sea afectada por cada una de las opciones potenciales de conexión en el valle occidental. Casi 400 personas asistieron estas reuniones. El alcance del público y de agencias continuará por los próximos pasos en el proceso del estudio (vea el gráfico en esta página).

**¿Qué es el estatus del Giro de EIS?**

ADOT y FHWA actualmente están revisando la información técnica en el Giro EIS para la propuesta Autopista South Mountain. Durante el proceso de revisión, ADOT y FHWA van a trabajar con la Comunidad India del Río Gila (GRIC) para dirigir el estatus de South Mountain como un TCP. Un TCP es un sitio que es elegible para la inclusión en el Registro Nacional de Lugares Históricos a causa de su asociación con prácticas o creencias culturales. La consulta sobre este asunto con GRIC es necesaria para completar la revisión técnica.

La agenda exacta para la terminación del proceso de revisión es desconocida; sin embargo, cuando la revisión sea completada y aprobada para la distribución por ADOT y FHWA, estará disponible al público para revisión y comentario. ADOT y FHWA están trabajan tan rápido como puedan para completar este complejo y importante proceso del estudio.

Verano/Otoño	Otoño/Invierno	Otoño del 2003	Otoño del 2004	Otoño del 2005	Junio del 2006	2009	2010
iniciar	El equipo del estudio colecta información básica sobre asuntos del pasillo de transporte.	El equipo del estudio determina que hay un propósito y necesidad de continuar el estudio.	ADOT, FHWA y el Cuerpo del Ejército de Ingenieros de los Estados Unidos están de acuerdo sobre las tres alternativas construidas más opciones. Estas son llevadas hacia adelante en el Giro de EIS para el análisis más detallado.	Los votantes aprueban la financiación del Plan Regional de Transporte de MAG – inclusive la Autopista South Mountain.	Tuvieron reuniones de información pública. Esfuerzos expansivos de la aportación del público continúan a través del estudio.	ADOT anuncia la Alternativa W55 (la Avenida 55) como la "alternativa preliminar preferida" basada en la aportación de la comunidad, impactos económicos, factores ambientales, y en análisis de tráfico.	La publicación esperada del Giro EIS y sesión pública.

Para más información sobre este estudio, por favor visite el sitio web del estudio en [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com).

**¿Qué son los próximos pasos?**

```

    graph TD
      2009[2009] --> EIS["Giro de Declaración de Impacto Ambiental (EIS) soltado para la revisión pública"]
      EIS --> Revision1["Período de 90 días de revisión"]
      Revision1 --> Publicacion1["Sesión Pública y Recomendación del CAT"]
      Publicacion1 --> Comentarios1["Comentarios del Público sobre el Giro EIS son evaluados"]
      Comentarios1 --> DesarrolloEIS["Desarrollo del EIS Final"]
      DesarrolloEIS --> EISFinal["El EIS Final es soltado para la revisión pública"]
      EISFinal --> Revision2["Período de 60 días de revisión"]
      Revision2 --> Comentarios2["Comentarios del Público sobre el EIS Final son evaluados"]
      Comentarios2 --> Decision["Se hace la decisión final sobre la autopista propuesta"]
  
```

**Estamos Aquí**

## Estudio del Pasillo de Transporte de South Mountain

101 North 1st Avenue, Suite 1950  
Phoenix, AZ 85003-1923

Para más información sobre este estudio, por favor visite el sitio web del estudio en [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com).

### Cómo Contactarnos

**Si usted tiene cualquier pregunta o comentarios acerca del Estudio del Pasillo de Transporte de South Mountain, por favor contacte a:**

**Línea Directa:** 602.712.7006  
**Sitio web:** [www.SouthMountainFreeway.com](http://www.SouthMountainFreeway.com)  
**Fax:** 602.385.1620  
**E-mail:** [ADOT@PolicyDevelopmentGroup.com](mailto:ADOT@PolicyDevelopmentGroup.com)  
**Correo:** **South Mountain Corridor Study Team**  
 101 North 1st Avenue, Suite 1950  
 Phoenix, AZ 85003-1923

*Mire adentro!  
Información  
del estudio...*

